
1
SKRZYDLATA·POLSKA
1933
ORGAN·AEROKLUBÓW
1 zł

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada Departament Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny, studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Departament Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Chałubińskiego 4, tel. 552-00. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny—Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 31.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Targowa 74, Dyr. P. K. P., pokój 620.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dywizjon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-03-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Instytut Techniki Szybownictwa—Lwów, Politechnika.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławską 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej—Lwów, Politechnika.

Lotnicze Warsztaty Doświadczalne Komitetu Stołecznego L. O. P. P. — Warszawa, Okęcie.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Politechnika Lwowska — studjum lotnicze na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły techniczne: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie. Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi, we Lwowie i w Łucku — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych—Warszawa, Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Ujazdowska 32, tel. 9-33-77.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Lwowska 5, tel. 9-33-00, lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.
Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.
Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a, tel. 106-84.
Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marcinkowskiego 18.
Wilno. Aeroklub Wileński — Mickiewicza 7.
Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.
Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.
Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.
Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.
Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11; lotnisko — Rumja pod Gdynią.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.
Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Puławska 2a.
Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.
Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.
H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).
Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, port lotniczy — 8-08-50 i 8-08-60.

Oddziały:

Bydgoszcz — port lotniczy, tel. 19-19.
Katowice — port lotniczy, tel. 1-35 i 1-45
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 — port lotniczy.
Lwów — pl. Marjacki 5, tel. 45-71 i 29-36 port lotniczy.
Poznań — port lotniczy — 67-11 i 78-45.
Gdańsk — Langfuhr, port lotniczy, tel 415-31.
Brno — port lotniczy, tel. 38-266.
Bukareszt — Take Janescu 39, tel. 235-97.
Czerniowce — port lotniczy, tel. 537.
Galacz — port lotniczy.
Wiedeń — „Luftreisebüro", Kaerntnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

WYDAWNICTWO KOMITETU STOŁECZNEGO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

KOMITET REDAKCYJNY:

Radca R. Adamowicz, inż. S. Grzeszczyk, kpt. dr. T. Halewski, inż. L. E. Kwaśniak, mjr. dypl. B. J. Kwieciński, prof S. Łukasiewicz, por. J. Meissner, inż. St. P. Prauss, rektor prof. T. Pruszkowski, inż. St. Rogalski, prezes J. Rudowski, kpt. St. Skarżyński, inż. J. Wędrychowski, prof. Cz. Witoszyński. Jako delega Wydawcy — radca St. Floryanowicz, prezes Kom. Stoł. L.O.P.P.

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI:

WARSZAWA, LWOWSKA 5 — TEL. 9.33-00 — KONTO P.K.O. 9511

Warunki prenumeraty:

w kraju rocznie zł. 10.—
półrocznie ... zł 5.50
kwartalnie ... zł. 3.—
numer pojedyńczy zł. 1.—
zagranicą rocz. fr. szw. 8.—
półrocznie ... fr. szw. 4.—

Prenumeratę zaległą oblicza się podług normy kwartalnej.

Ceny ogłoszeń:

cała strona ... zł. 300.—
pół strony... ... zł. 180.—
jedna czwarta str. zł. 100.—
jedna ósma str.... zł. 70.—

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. 25 gr., 2—3 egz. 50 gr., 4—6 egz. 60 gr., 7—15 egzempl. 70 groszy.

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA".

ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA DNIA 1 LIPCA 1930 ROKU

PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1 października 1932 r. do 28 lutego 1933 r.

Czas środkowo-europejski.

Samoloty kursują: w poniedz. środy i piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty	Samoloty kursują: w soboty	KIERUNEK	Samoloty kursują: w poniedz. środy i piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty	Samoloty kursują: we wtorki
	o. 9.00		Warszawa ↓	p. 12.30		
	p. 11.00		Bydgoszcz	o. 10.30		
	o. 11.20		Bydgoszcz	p. 10.10		
	p. 12.30		Gdańsk, Gdynia ↑	o. 9.00		
	o. 12.40		Warszawa ↓		p. 11.10	
	p. 14.50		Poznań ↑		o. 9.00	
	o. 13.00		Warszawa ↓	p. 10.45		
	p. 15.00		Katowice ↑	o. 8.45		
o. 9.15			Warszawa ↓		p. 12.00	
p. 12.00			Wilno ↑		o. 9.15	
o. 8.30			Warszawa ↓		p. 15.10	
p. 10.20			Kraków		o. 13.10	
o. 10.45			Kraków		p. 12.45	
p. 11.25			Katowice		o. 12.05	
o. 11.55			Katowice		p. 11.35	
p. 13.40			Brno		o. 9.50	
o. 14.00			Brno		p. 9.30	
p. 15.00			Wiedeń ↑		o. 8.30	
			Warszawa ↓	p. 12 00		
			Lwów	o. 9.30		
		o. 9.15	Lwów			p. 13.45
		p. 11.00	Czerniowce			o. 12.00
o. 9.30		o. 11.30	Czerniowce			p. 11.30
r. 12.00		p. 15.00	Bukareszt ↑			o. 8.00

o. odlot, p. przylot,

Instytut Techniki Szybownictwa

Sprawozdanie Instytutu Techniki Szybownictwa z działalności za rok 1932

(od daty założenia, t. j. 15 marca, do dnia 31 grudnia)

Instytut Techniki Szybownictwa we Lwowie, ukonstytuowany dla celów okazywania pomocy naukowej polskiemu szybownictwu[1]), dn. 15 marca r. z., mógł rozpocząć swą działalność dopiero od dn. 1 maja, kiedy wyjaśniona została sprawa podstawy finansowej Instytutu. Okres od dn. 15 marca do dn. 1 maja poświęcony był sprawom organizacyjnym. Na prośbę Zarządu Głównego LOPP, z którego zasiłków Instytut jest utrzymywany, aby wydatki zakreślać jaknajskromniej, kierownictwo nie mogło nadawać Instytutowi szerszego, aczkolwiek pożądanego i upragnionego rozmachu.

W okresie od dn. 1 maja do dn. 31 grudnia 1932 r, w którym przeszło miesiąc poświęcony został na udział w międzynarodowych zawodach szybowcowych w Rhön i przygotowaniu wyprawy polskiej na te zawody, wykonano następujące prace:

1. **W dziale aerodynamicznym.** Wykonano dmuchanie skrzydła i modelu szybowca treningowego ITS/II-a, oraz dwóch profili o stałym środku parcia i dużych doskonałościach. Opracowano i wypróbowano metodę badania rozkładu ciśnień na elementach konstrukcyj lotniczych.

2. **W dziale konstrukcyjnym.**

a) Z zakresu prac pomiarowych wykonano próby z dziedziny zamierzonych przez Instytut pomiarów, mających na celu zmierzenie własności aerodynamicznych szybowców rzeczywistych w środowisku powietrznem, oraz zmierzenie obciążeń, występujących w poszczególnych okresach lotu. Przeprowadzono więc w Bezmiechowej, w czasie kursu wiosennego i jesiennego szkoły szybowcowej, szereg pomiarów przyśpieszeń występujących na szybowcach: CWJ, „Czajka" i „Wrona" w lotach szkolnych do kategorji A i B oraz w lotach żaglowych. Wykonano również pomiary prędkości wiatru i przystąpiono do analizy zależności pomiędzy szybkością wiatru a występującemi w locie przyśpieszeniami i obciążeniami. Przeprowadzono także na kursie wiosennym wstępne badania własności aerodynamicznych szybowców, celem zorjentowania się co do użyteczności zastosowanych metod oraz ich dokładności. Pomiary te ograniczyły się do mierzenia spółczynników szybowania przy różnych szybkościach lotu na szybowcu „Czajka" z kabinką i były przeprowadzone dwiema metodami: teodolitową, wyznaczając tor szybowca dwoma teodolitami, oraz fotogrametryczną, fotografując z szybowca punkty ustalone na terenie. Metody te, stosowane w lotnictwie motorowem, nie dały jednak dla techniki szybowcowej zadawalających wyników z powodu trudności wyeliminowania wpływu pionowych ruchów powietrza, które przy małych naogół szybkościach szybowców dają błędy niedopuszczalne. Wyszukując innego sposobu, opracowano metodę polegającą na wyprowadzeniu własności aerodynamicznych z pomiaru sił działających na szybowiec, wleczony przy różnych szybkościach.

b) Z zakresu prac teoretycznych opracowano teorję wspomnianych już pomiarów aerodynamicznych w locie wleczonym za samolotem lub samojazdem oraz pomiarów wytrzymałościowych na szybowcu wleczonym. Poddano szczegółowym rozważaniom nowoczesne tendencje i kierunki w konstrukcji szybowców, czego wynikiem był referat p. t. „Potrzeby polskiego taboru szybowcowego i plan budowy i wypróbowania szybowców różnych typów", a także projekt szybowca ćwiczebnego przelotowego ITS/II-a.

c) Z zakresu prac konstrukcyjnych wykonano projekt warsztatowy szybowca treningowego ITS/II-a i wozu do jego transportu. Według tego projektu i pod nadzorem ITS, wybudowany został w wytwórni Związku Awiatycznego Stud. Politechniki Lwowskiej pierwowzór i oblatany za samolotem Hanriot na lotnisku w Skniłowie. Oprócz tego przystąpiono do konstrukcji przyrządów potrzebnych do pomiarów aerodynamicznych i wytrzymałościowych.

3. **W dziale meteorologicznym** wykonano na wiosnę w Bezmiechowej, przy współpracy Instytutu Geofizyki Uniwersytetu J. K. i przy pomocy Głównej Wojskowej Stacji Meteorologicznej, około 100 pomiarów mających na celu stwierdzenie jakościowe i ilościowe prądów wstępujących terenowych i termicznych, panujących w tym okresie. W okolicy szybowiska w Bezmiechowej pomiary te były przeprowadzone przy pomocy baloników-sondów, których tory mierzono dwoma teodolitami. Obecnie ITS zajmuje się badaniem tych pomiarów. Opracowano pozatem instrukcje co do pomiarów meteorologicznych na różnych szybowiskach oraz zaczęto pracę nad zestawieniem warunków wiatrowych i meteorologicznych w Karpatach i na Podkarpaciu.

4. **W dziale szkolnym.** Zdjęto w Bezmiechowej film, obejmujący metodę szkolenia wstępnego do kategorji A i B. Film ten, po uzupełnieniu go niektóremi jeszcze scenami oraz rysunkami, przekazany będzie Polskiemu Komitetowi Szybowcowemu.

Poza temi pracami, należącemi do stałej, programowej działalności ITS, wykonano następujące:

1. **Przygotowanie i udział w międzynarodowych zawodach szybowcowych w Rhön.** Inicjatywę wzięcia udziału przez grupę polską w tych zawodach złożył Aeroklubowi Lwowskiemu kierownik naczelny ITS prof. S. Łukasiewicz. Po zaakceptowaniu jej przez Ministerstwo Komunikacji, powierzono prof. Łukasiewiczowi kierownictwo naczelne wyprawy.

Po zgłoszeniu przystąpienia Polski do Międzynarodowej Komisji Studjów nad Szybownictwem (ISTUS) prof. Łukasiewicz z radcą Min. Kom. p. R. Adamowiczem brał udział w obradach tej komisji.

Konstruktor ITS inż. W. Jaworski przebywał od 14 do 27 czerwca w Warszawie, współpracując z A. R. P. w przygotowaniu polskiej wyprawy i zgłoszeniu szybowców na konkurs; następnie, jako gospodarz wyprawy, wyjechał na parę dni przed jej rozpoczęciem, aby przygotować pobyt polskiej grupy; w czasie zawodów pełnił czynności gospodarza i łącznika między kierownictwem wyprawy a władzami sportowemi.

Meteorolog ITS A. Kochański pełnił podczas zawodów czynności informatora meteorologicznego dla polskiej grupy.

2. **Studja.** Studja nad szybownictwem w Rhön przeprowadzali pracownicy ITS: kierownik techniczny inż. W. Czerwiński, konstruktor inż. W. Jaworski oraz meteorolog A. Kochański. W drodze powrotnej zwiedzili oni instytuty naukowe (Lab. aerod. w Getyndze, D. V. L. w Berlinie, Inst. aerod. w Lindenberg).

3. **Referaty.** W Towarzystwie Politechnicznem Lwowskiem wygłosili referaty: prof. Łukasiewicz p. t. „Nowoczesna technika szybownictwa i zadania szybownictwa polskiego" i inż. Czerwiński p. t. „Nowe szybowce na konkursie w Rhön 1932". Pozatem inż. Czerwiński opracował do wydawnictwa ISTUS, obejmującego prace tegorocznego konkursu naukowego szybowniczego, artykuł o polskich konstrukcjach szybowcowych.

4. **Opinje.** W związku z wypadkiem w Bezmiechowej, ITS złożył Departamentowi Lotnictwa Cywilnego memorjał o konieczności zorganizowania regularnej służby meteorologicznej na szybowiskach.

5. **Lotnictwo słabosilnikowe.** ITS udzielił pomocy asystentowi Lwowskiego Laboratorjum Aerodynamicznego, p. Adamowi Nowotnemu, w opracowaniu projektu ekonomicznego i taniego samolotu słabosilnikowego.

Lwów, 7.I.1933.

(—) **S. Łukasiewicz**
kierownik naczelny.

(—) **Inż. W. Czerwiński**
kierownik techniczny.

---

[1]) Cele i organizacja Instytutu opisane w Nr. 6 Skrzydlatej z r. 1932, str. 107.

SKRZYDLATA »POLSKA«

Rok IV (X) STYCZEŃ 1933 Nr. 1 (99)

Z KATEDRY PROFESORSKIEJ NA SZYBOWIEC







Profesorowie Politechniki Lwowskiej pp: E. T. GEISLER (u góry) S. ŁUKASIEWICZ (z lewej) i RUBCZYŃSKI (z prawej)

NA WIDNOKRĘGU

Rok ubiegły. — Z okazji 5-lecia Aeroklubu Rzeczypospolitej

Zakończyliśmy rok dla naszego lotnictwa bardzo pomyślny, pełny przełomów i jubileuszów.

Przedewszystkiem, co już podkreślaliśmy, nastąpił zwrot zasadniczy w stosunku całego narodu do lotnictwa. Lotnictwo przestało być dla społeczeństwa polskiego sprawą obojętną, czy drugorzędną. Zwycięstwo Żwirki i Wigury a potem Ich śmierć bohaterska zostawiły głębokie ślady w narodzie. Odsłonięty w ub. roku pomnik poległych lotników pozostanie na zawsze żywem wspomnieniem wielkich dni lotnictwa polskiego, kiedy cały naród, zjednoczony w głębokiem bólu i żalu po stracie najbardziej lubianych i czczonych lotników oddał hołd idei skrzydlatej Polski.

Pozatem mogliśmy zaobserwować duże zainteresowanie się społeczeństwa sportem lotniczym. Meetingi w Warszawie i we Lwowie zgromadziły tłumy, niespotykane na żadnych innych zawodach sportowych.

Wśród czynników państwowych zainteresowanych lotnictwem brakło dotychczas parlamentu. I ta luka została w ub. roku wypełniona.

Urząd naszego lotnictwa cywilnego awansował z wydziału na departament.

Rozszerzyliśmy nasze linje lotnicze do Łotwy i Estonji. L. O. P. P. oddała państwu kilka nowych lotnisk i lądowisk.

Atoli największe zdobycze lotnictwa cywilnego w roku 1932 przypadają w dziale lotnictwa sportowego — tak motorowego, jak i bezsilnikowego.

Przez pomyślny udział w wielu zawodach lotniczych, polski sport lotniczy wkroczył śmiało na arenę współzawodnictwa międzynarodowego, zajmując poważną pozycję. Następstwem tego było duże zainteresowanie się lotnictwem polskiem i uznanie dla naszej pracy. Jednym z ostatnich przejawów tego było powołanie Polaka (p. mjra Kwiecińskiego) po raz pierwszy do zarządu F. A. I.*).

Dn. 15 grudnia ub. r. minęło 5 lat od daty ukonstytuowania się Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Jubileusz A. R. P., zbiegający się z 5-leciem istnienia większości aeroklubów dzielnicowych, zamyka pierwszy, wielki okres rozwoju naszego lotnictwa sportowego, który należałoby omówić wszechstronnie. Przygotowywane jednak przez A. R. P. specjalne wydawnictwo okolicznościowe uszczupla tę potrzebę. To też ograniczymy się w naszych dzisiejszych uwagach do kilku przypomnień i ogólnej charakterystyki naszego naczelnego organu sportowo-lotniczego z punktu widzenia klubów dzielnicowych, które Skrzydlata reprezentuje.

Gdy powstał Aeroklub R. P. odrodzony (bo istniał przez krótki czas A. P. w roku 1923), powołany wspólnem staraniem władz lotnictwa wojskowego i L. O. P. P., sport lotniczy w Polsce budził się już do samodzielnego bytu. A. R. P. nie rozpoczynał więc pracy od dołu, lecz odrazu podjął zadania właściwe mu i w chwili obecnej, a polegające na reprezentowaniu polskiego sportu lotniczego nazewnątrz i na wewnątrz wobec władz centralnych, oraz na koordynowaniu pracy klubów dzielnicowych.

A. R. P. nawiązuje więc łączność z klubami zagranicznemi i pracuje na terenie F. A. I. Urządza lokal reprezentacyjny, w którym podejmuje gości zagranicznych.

Jednocześnie zajmuje się sportową i organizacyjną stroną konkursów krajowych, przygotowuje ekipy polskie do II-go i III-go Challenge'u, organizuje zawody międzynarodowe (balonów i Lot M. Ententy w r. 1930) i t. p.

Dzięki dużemu zaufaniu władz, główny aeroklub polski sprawuje poważny zakres władzy, skłaniając się wyraźnie raczej ku urzędowi, niż organizacji społecznej, którą jest statutowo.

Ten stan rzeczy spowodował, że ostatnia dziedzina pracy A. R. P. — współpraca z klubami i reprezentowanie ich interesów — dały stosunkowo niewielkie owoce, wyrażające się w przeprowadzeniu w roku 1930 afiljacji klubów i przekształceniu istniejącego dotychczas Zrzeszenia Klubów Lotniczych na Radę Klubów Afiljowanych, która — pozbawiona uprawnień (i formalnych i istotnych) — zamarła.

Wyciągnijmy teraz wnioski.

Pięcioletnia działalność A. R. P. dała kolosalnie wiele, jeśli chodzi o wprowadzenie naszego lotnictwa na teren międzynarodowy. Wiele, gdy chodzi o organizację imprez krajowych, ogólny ich poziom i t. d. Słowem spełniła zadania najważniejsze. Jednakże wytworzyła barjerę między A. R. P. a klubami, której nie powinno być. A. R. P. nie stał się reprezentantem klubów dzielnicowych, jakim być powinien.

Kwestja reprezentacji jest rzeczą drugorzędną, póki interesy reprezentującego i reprezentowanego nie stają się różne. U progu nowego roku mamy właśnie obawy, czy taka sytuacja teraz nie zachodzi.

W bieżącym roku naczelnem zadaniem polskiego sportu lotniczego będzie przygotowanie Challenge'u w roku 1934 a także przygotowanie się do innych, bliższych zawodów. Zgadzamy się wszyscy, że jest to cel najważniejszy. Musimy jednak pamiętać także i o tem, że — jak dowodzą statystyki za rok ubiegły — rozwój sportu lotniczego w Polsce nie idzie tak szybko w szerz, jak w wyż. Musimy znaleźć właściwą granicę między jednem a drugiem.

Dlatego też, wyrażając podziw dla ogromu prac, jakie dzięki wielkiemu poparciu władz A. R. P. wykonał, — pozwalamy sobie z okazji jubileuszu przypomnieć ciągnącą się od 2 lat sprawę reorganizacji A. R. P. w sensie dopuszczenia do udziału w nim klubów, uważając, że jest ona szczególnie w obecnym czasie aktualna i potrzebna w interesie należytego rozwoju polskiego sportu lotniczego.

*) Szczegółowe sprawozdanie z ostatniego zjazdu F. A. I. podamy w numerze następnym.

Adam Nowotny

O tani i ekonomiczny samolot turystyczny

Nasze lotnictwo sportowe odczuwa coraz bardziej brak taniego i ekonomicznego samolotu. Sprawa ta związana jest ściśle z mocą silników. Cena samolotu (w której przeciętnie 50% zajmuje silnik) oraz bezpośrednie koszty ruchu obliczone na godzinę lotu rosną w przybliżeniu w prostym stosunku z mocą silnika. Ale od mocy silnika zależą wyczyny, które potrzebne są z jednej strony dla zapewnienia bezpieczeństwa lotu jako takiego (szybkość wznoszenia przy ziemi), z drugiej zaś decydują o kosztach na kilometr przebytej drogi (szybkość podróżna). Podczas gdy jednak cena i koszty ruchu rosną z bezwzględną wartością mocy silnika, wyczyny zależą w rzeczywistości tylko od nadmiaru mocy. Nadmiar mocy można natomiast zwiększyć niekoniecznie przez dodawanie mocy silnikowi. Cel ten da się osiągnąć ekonomiczniej, przez zmniejszenie mocy koniecznej do utrzymania płatowca o danym ciężarze w locie poziomym. Ta moc unoszenia nie zależy tylko od ciężaru, ale — i to w wyższym jeszcze stopniu — od aerodynamicznego wykończenia płatowca.

Szybownictwo wykazało najlepiej, do jakiego stopnia można zmniejszyć moc unoszenia. Dobry szybowiec, o ciężarze 200 kg. (z pilotem) i szybkości opadania 0,75 m/sek., potrzebuje zaledwie 200.0,75/75 = 2 KM dla utrzymania się w locie poziomym. Jest to, oczywiście, minimum mocy efektywnej. Jeżeli na taki szybowiec chcielibyśmy wbudować silniczek ze śmigłem, to na straty w śmigle, pracę unoszenia dodatkowego ciężaru zespołu napędowego i koniecznych wzmocnień, oraz na start i wznoszenie — musielibyśmy rozporządzać mocniejszym silnikiem. Uwzględniając wszystkie te czynniki, można wykazać, że już z silnikiem 8 do 10 KM możnaby uzyskać zupełnie zadawalniające wyczyny, a mianowicie: szybkość wznoszenia 1,8 m/sek. dla jednomiejscowego samolotu o szybkości lądowania 45 km/godz. [1]). Praktyka potwierdza słuszność tych rozważań (ostatnie próby szybowców z wbudowanemi silnikami w Anglji, bezogonowce z silnikami 12 KM na Wasserkuppe, Klemm L. 15 z Harley'em 12 KM i wiele innych). Znane są fenomenalne wyczyny Klemm'a L.20, dwumiejscowego samolotu z silnikiem Daimler 18 KM: Langsdorfa przelot przez Alpy i jedyny w swoim rodzaju lot Warthausena przez Azję i Amerykę [2]), które dowiodły użyteczność samolotu z silnikiem 20 KM dla sportu i turystyki nawet w ciężkich warunkach atmosferycznych. Typ ten zdał również doskonale egzamin jako samolot szkolny w niemieckich szkołach pilotów. Że samolot sportowy tej najsłabszej mocy nie znalazł jednak większego rozpowszechnienia, temu winien jedynie brak odpowiednich, pewnych silników. Najtańszy bowiem samolot pod względem ceny kupna będzie w rzeczywistości bardzo drogi i kłopotliwy w użyciu, jeżeli silnik wymagać będzie ciągłej obsługi, nie mówiąc już o długości żywota takiego samolotu i bezpieczeństwie lotu. Należy to podkreślić. Jeżeli bowiem mówi się obecnie u nas o potrzebie taniego samolotu sportowego, to ma się zwykle na myśli ten najlżejszy i najprostszy samolot z silnikiem około 20 KM. Nie można wprawdzie powiedzieć, aby nie należało się wogóle zajmować tym typem samolotu; w każdym razie nie przyjmie on się jednak i niema widoków powodzenia tak długo, dopóki na rynku nie pojawią się zupełnie pewne, niezbyt ciężkie i niezbyt „trzęsące" silniki małej mocy.

Ale to nie jest powód, aby używać koniecznie wyłącznie silniki 100-konne. Pośrednia klasa dwumiejscowych samolotów z silnikami 40 do 50 KM, tak bardzo rozpowszechniona w Niemczech, zaniedbana została u nas zupełnie. Mieliśmy wprawdzie w początkach rozwoju naszego lotnictwa sportowego samoloty tego typu, ale ówczesny „polski Messerschmitt" stał się tylko wstępem do drogich maszyn turystycznych. Chodziło o zwiększenie szybkości podróżnej. Rozwiązano to w sposób najprostszy, przez wbudowanie silników o większej mocy. Zwiększono szybkość podróżną, ale równocześnie i szybkość lądowania, tak ważną przecież dla bezpieczeństwa i dla możności siadania w każdym terenie [3]).

Nasze lotnictwo sportowe, zorganizowane w aeroklubach, potrzebuje przedewszystkiem maszyn do utrzymania pilotów w treningu. Wzrastające rzesze szybowicieli pożądają samolotu sportowego, zbliżonego do szybowca szkolnego. Samolotem takim może się stać płatowiec z silnikiem 40 KM. Silniki tej mocy można dostać zupełnie pewne (np. Salmson AD9), a wyczyny osiągalne (przy szkoleniu, treningu i turystyce) są zupełnie wystarczające. Najnowszy samolot „dla wszystkich" (Volksflugzeug) Klemm L. 30 z silnikiem 40 KM posiada szybkość podróżną 110 km/godz., szybkość maksymalną 130 km/godz., szybkość lądowania 60 km/godz., pułap 3700 m i kosztuje 8.850 marek niem. Wyczyny te osiągalne są stosunkowo łatwo, przy zupełnie normalnych metodach konstrukcyjnych [4]). Ścisła kalkulacja warsztatowa wykazuje, że samolot taki, z silnikiem Salmson 40 KM, nie powinien u nas kosztować w serji więcej jak 12.000 zł. Bezpośrednie koszty ruchu takiego samolotu byłyby okrągło dwa razy mniejsze, aniżeli samolotów obecnie używanych przez kluby.

Silnikowe lotnictwo sportowe nie posiada dotychczas odpowiedniego sprzętu, t. j. taniego i ekonomicznego samolotu sportowego. Byłoby więc pożądanem, aby wypracowanie samolotów tej klasy stało się programem w roku bieżącym i aby władze i organizacje opiekujące się tem lotnictwem poparły rozwiązanie jej przez urządzanie corocznych konkursów na tanie i ekonomiczne samoloty sportowe oraz przez zagwarantowanie odpowiednich subwencyj na rozwój tych samolotów.

---

[1]) Vide: A. Nowotny „Moc silnika dla płatowca sportowego". „Życie Techniczne", Lwów 1925 str. 258 i 1926 str. 17.

[2]) St. Prauss „Raid Warthausena" — wzór dla naszych pilotów sportsmanów". „Młody Lotnik" 1929 str. 290.

[3]) Mowa tu o samolotach turystycznych używanych obecnie przez kluby. Nasze samoloty Challenge'owe, jakkolwiek odpowiadają wszelkim warunkom, jakie można obecnie żądać od samolotu turystycznego do dalekich podróży, jako maszyny luksusowe mogą być dostępne jedynie nielicznym jednostkom; do rozpowszechnienia nie nadają się.

[4]) Stwierdzają to doświadczenia wykonane na modelu takiego samolotu w Laboratorjum Aerodynamicznem Politechniki Lwowskiej, na podstawie których obliczone wyczyny przewyższają nawet nieco Klemm'a.

Mjr. B. Stachoń

Nowe tereny szybowcowe w Polsce [1)]

Po powrocie z międzynarodowych zawodów szybowcowych w Rhön w ubiegłym roku, zaczęto wiele mówić w sferach szybowcowych o możliwościach wyszukania nowych terenów szybowcowych w Polsce.

Słynna „Wasserkuppe" nie zrobiła na nas wrażenia czegoś nadzwyczajnego i jedynego w swoim rodzaju. Odezwały się wśród nas głosy, że takich „Wasserkuppe" jest w Polsce moc; trzeba je tylko poszukać.

I ja byłem tego zdania. Byłem przekonany, że — jeśli nie mamy dotychczas u nas terenu zbliżonego do „Wasserkuppe" — to chyba tylko dlatego, że nie urządzaliśmy imprez szybowcowych na większą skalę, nie wyłoniła się więc potrzeba wyszukania czegoś lepszego od Bezmiechowej.

Nie urządzaliśmy u nas jeszcze nawet krajowych zawodów. Szkoliliśmy się tylko, lub szkolono nas. Tym celom Bezmiechowa zupełnie wystarcza, jest to bowiem doskonały teren szkolny i treningowy.

Takie było moje zdanie i tak zapatrywałem się na kwestję terenów szybowcowych u nas po powrocie z Rhön i bliższem zapoznaniu się na miejscu z terenem w Bezmiechowej.

W październiku 1932 otrzymałem wraz z kpt. Skarżyńskim rozkaz władz wojskowych wyszukania takiego terenu szybowcowego, któryby nadawał się jednocześnie do szkolenia, treningu i rozgrywania na nim zawodów szybowcowych krajowych i międzynarodowych. Czyli mieliśmy znaleźć u nas teren conajmniej tak dobry, jak „Wasserkuppe.".

Misja ta ucieszyła nas bardzo.

Dobrze i wygodnie zaopatrzeni, wyruszyliśmy w teren, rozpoczynając nasze poszukiwania w Beskidzie Zach., w kierunku z zachodu na wschód.

Zgóry postanowiliśmy nie rozpatrywać terenów poniżej 700 m, gdyż takie mamy już w Bezmiechowej. Wzgórza niższe nie stanowią dobrej odskoczni do lotów termicznych pod chmurami.

Wzgórz ponad 1000 m też nie rozpatrywaliśmy, gdyż te zbyt często pokryte są chmurami, co utrudnia wykorzystywanie ich.

Dążeniem naszem było wyszukanie terenu w możliwie dogodnem położeniu komunikacyjnem. Teren szybowcowy bez dobrej komunikacji drogowej i telefonicznej przestaje być terenem wyczynowym i nie nadaje się do urządzania na nim zawodów.

Bardzo szczegółowe rozpoznawanie terenu rozpoczęliśmy już od Myślenia, posuwając się szosą Kraków — Zakopane i wnikając w teren na wschód i zachód od niej po kilkanaście i kilkadziesiąt kilometrów.

Rozpoznane wzgórza: Stróża — Łysina — Kiczora — Luboszcz — Strebel — Luboń Mł. i Wk. — Slonne — Obidowa — Bukowina — wszystkie leżące na wsch. od tej szosy, nie nadają się na tereny szybowcowe z dwóch zasadniczych względów:

1) stoki ich są poorane zbyt karkołomnemi i niedostępnemi jarami;

2) zalesienie tej części Beskidu Zach. jest zbyt obfite, skutkiem czego tereny te nastręczają za mało możliwości bezpiecznych przygodnych lądowań.

Podobny, lecz w jeszcze gorszym stopniu stan rzeczy ustaliliśmy na zach. od szosy Kraków — N. Targ, rozpatrując wzgórza: Kotoń — Cymbałowa — Koskowa — Stołowa Ga. Rozpoznanie Koskowej kosztowało nas dużo czasu i chodzenia; widziana z Lubonia Mł. wydaje się być piękną, łagodną, gołą kopułą; skoro ją jednak zdobyliśmy, okazała się równie nieprzystępna dla szybowca jak jej siostrzyce z prawa i lewa. Wierzchołek, który widzieliśmy, ma coprawda goły, lecz cały stok i podnóże pokryte jest lasami.

Analizując te okolice na mapie, przed wyjazdem, najbardziej wpadła w oko okolica Czarnego Dunajca, a to z następujących względów:

1) Naturalne ukształtowanie terenu każe przypuszczać, że u płd. podnóża Beskidu Zach., między Jabłonką a N. Targiem, dzięki roztaczającej się obszernej równinie „Bór" i „Puścizna" powstają bardzo korzystne warunki żaglowania przy wiatrach zach. i płd. zach., które tu dominują.

2) Równina „Puścizna" jest jednem, ogromnem lotniskiem, a więc rozwiązuje kwestję lotów holowanych, będąc jednocześnie wymarzonem lądowiskiem dla szybowca, pozbawionem jakichkolwiek przeszkód na ogromnych przestrzeniach.

3) Jako teren szkolny idealny ze względu na gładkie przedpola.

4) Kwestja komunikacji i transportu rozwiązana wyjątkowo dogodnie, dzięki doskonałym szosom i bliskości linji kolejowej.

5) Malownicze położenie. Wyobrażam sobie rozkosz wiszenia godzinami w powietrzu, mając przed sobą cudowną panoramę Tatr. No a Zakopane, jako bliski ośrodek klimatyczny i rozrywkowy, też ma swoje do powiedzenia w tej sprawie.

Po przybyciu na miejsce okazało się, że jednak za mała różnica poziomów. Niespełna 100 m nasuwa przypuszczenia, że niewiele będzie dni o tak silnych warunkach, by można żaglować nad stosunkowo niskiemi zboczami.

Humory zrzedły, zwlaszcza mnie, a przybywszy na nocleg i ciepłą strawę do N. Targu, doszliśmy do przekonania, że o tym terenie nie da się nic konkretniejszego powiedzieć, nie „oblatawszy" go. Jeżeli więc nic na przeszkodzie nie stanie, to na wiosnę zjawimy się tu ponownie, ale już z „Czajką". Wtedy będzie można o tym terenie powiedzieć więcej i konkretniej. W każdym razie nie należy go wyeliminować z dalszych rozważań.

Zastanawiając się nad naszemi dotychczasowemi poszukiwaniami, dochodzimy do przekonania, że pierwsze dnie poszukiwań były dla nas kursem-samonauką poszukiwania terenów szybowcowych, pod wpływem której nasze zapatrywania na tę sprawę zaczynają się krystalizować dopiero teraz, t. j. po kilkudniowym pobycie w terenie. Tu dopiero widzimy, ilu to warunkom musi stać się zadość, by ten, czy inny teren odpowiedział swemu przeznaczeniu.

Z N. Targu posuwamy się doliną Dunajca, potem przez Czorsztyn, Krościenko, Łącko do St. Sącza.

Lewy brzeg Dunajca jest przeważnie wysoki i urwisty, skutkiem czego tak południowe jak i wschodnie zbocza Gorców nie nadają się do żaglowania wzdłuż nich. Dunajec i jego brzegi stanowią w kilku wypadkach bezpośrednią przeszkodę, niepozwalającą na wykorzystanie kilku ładnych zboczy.

Zalesienie w dalszym ciągu dość obfite.

Przy sposobności zaznajamiamy się z terenem szkolnym pod Starym Sączem — „Winną Górą". Jest to kopuła wystająca kilkadziesiąt metrów ponad teren, nienastręczająca żadnych możliwości poza zwykłemi ślizgami i to z ograniczonem przez wioskę przedpolem. Zwykły pagórek, którego nie można nazwać terenem szybowcowym. W tych oko-

licach można znaleźć ciekawsze tereny szkolne, na których możnaby szkolić conajmniej do pełnej kategorji B, czego nie mogę sobie wyobrazić na Winnej Górze.

Poszukowania terenów wzdłuż szosy N. Sącz — Stróże nie uspasabiają nas dobrze. Zalesienie prawie całkowite. Żadnych możliwości. Wracamy więc, by rozpatrzyć tereny położone wzdłuż szosy N. Sącz — Limanowa — Tymbark — Chabówka — N. Targ.

Wzgórza: Białowoda — Chełm — Jaworz — Salacz — Kostrza — południowe i płd.-wschodnie zbocza Łysiny i Lubogoszczy nastrajają nas smętnie. Lasy i jary — jary i lasy. Zaczyna to być i nudne i beznadziejne. Noc spędza nas do Zakopanego. U Karpowicza znajdujemy ciepły posiłek, wypoczynek i natchnienie do dalszych poszukiwań.

W księgarni Zwolińskiego zaopatrujemy się w potrzebne mapy okolic N. Targu, których brak odczuliśmy poprzednio. Przy sposobności zasięgamy również informacji w sprawie terenów pod Zakopanem u mjr. emer. Lepszego i wracamy pod Turbacz, by raz jeszcze na miejscu rozważyć możliwości jego południowego i południowo-zachodniego zbocza.

Po wejściu na wzg. Kokoczów, leżące 4 km na płd.-wsch. od N. Targu, sytuacja przedstawia się następująco:

Różnica poziomów 100 m. i ponad. W dole, w odległości około 4 km, widoczne lotnisko nowotarskie.

Zbocza łagodne, może nawet za łagodne, — w każdym jednak razie do szkolenia idealne i dobrze zorjentowane przeciw dominującym wiatrom.

Przeszkód terenowych na przedpolu brak, wzgl. niewiele, dających się usunąć. Szosa prawie na miejscu. Miasto, telefon, telegraf, hotele na miejscu. Piękna panorama Tatr. Możliwości żaglowania wzdłuż zbocza prawdopodobne dzięki temu, że wzg. Kokoczów prawie że łączy się ze wzg. Klikuszowa.

Zaczynamy rozważać wszystkie możliwości.

Dogodności, które już wymieniłem, nęcą i — być może — przysłaniają słabe strony terenu, t. j. stosunkowo niskie i łagodne zbocze. Bierzemy jednak pod uwagę, że rozległa równina nowotarska, stanowiąca niczem niezamącone przedpole, polepsza warunki przesuwania się wiatru, pozwalając mu na nabranie pełnego impetu do zaatakowania naszego, nawet niskiego zbocza.

Cały dzień spędzamy w tym terenie, przecinając go wzdłuż i wszerz, porównując ze wszystkiem, co dotychczas widzieliśmy, a pod wieczór ustalamy konkretnie:

1) Jako teren szkolny, idealny. Wszystkie warunki miejscowe jaknajdogodniejsze. W jakim stopniu nadaje się on do żaglowania zboczowego, należy ustalić z powietrza, a nie z ziemi.

2) Jako teren wyczynowy, przy lotach holowanych, idealny. Nastręcza różnolite możliwości, a więc: termika miasta (nad którem ze względu na wolne otoczenie można żaglować), termika skał tatrzańskich — wykorzystywanie prądów spływających z gór, — oraz przeloty zboczowe, wzdłuż południowych wyższych stoków Niedźwiedzia — Bukowiny — Pająkowa, po wyholowaniu się na korzystną wysokość.

3) Jako teren, służący za odskocznię do lotów, o których przed chwilą mówiłem, nie nadaje się; chyba w bardzo nielicznych i wyjątkowo sprzyjających okolicznościach.

Wobec tego, należy ten teren uznać za dotychczas najodpowiedniejszy i nadający się do urządzania na nim zawodów tak krajowych, jak i międzynarodowych, jeśli z zawodów wyłączymy żaglowanie zboczowe.

Nie chciałbym w moim optymiźmie posunąć się za daleko, ale trzeba przecież i nasze Tatry zaatakować szybowcem przy odpowiedniej termice skał. Piękne wyczyny czekają; trzeba myśleć i iść w ich kierunku.

Osobiście nie widzę przeszkody, dla której nie moglibyśmy w najbliższej przyszłości zorganizować tu właśnie zawody krajowe, oparte wyłącznie na lotach holowanych. Potraktujemy je jako zawody doświadczalne i generalną próbę, po której, zebrawszy potrzebne doświadczenia, będziemy mogli przystąpić do zorganizowania pierwszych w Europie, a nawet w świecie międzynarodowych zawodów, opartych wyłącznie na lotach holowanych.

Do takiego rodzaju zawodów nadaje się N. Targ — mojem zdaniem — wybitnie. Mamy na miejscu wszystko, co może zapewnić sprawne przeprowadzenie zawodów, a więc: lotnisko, dobre szosy, kolej, telefon, telegraf, malownicze położenie tej części naszej ziemi, co też cudzoziemca będzie pociągało. Trzeba przecież i o tem pamiętać, by w razie niepogody w czasie zawodów nie zanudzić naszych gości w jakiejś zapadłej dolinie bez wyjścia. Tu nie potrzebujemy się tego obawiać, mając do dyspozycji Zakopane z jego lokalami i rozrywkami, ładnemi wycieczkami, sportami i dobrem towarzystwem.

Raz jeszcze zadaję sobie pytanie: czy bez żaglowania zboczowego nie można urządzić zawodów szybowcowych?

Na wiosnę napewno będziemy w tym terenie, ale już z szybowcem. Będziemy wtedy mogli o nim i jego możliwościach pomówić nieco więcej i śmielej.

Ale wróćmy jeszcze na chwilę do szkolenia na tym terenie. Dzięki przyległemu lotnisku, widzę taką dalszą korzyść: Szkoła, a więc personel, uczniowie i sprzęt — pomieszczone na lotnisku. Rano wyjeżdża personel i uczniowie autem w teren (chociaż spacer poranny też źle nie zrobi), a szybowce, wyholowane nad lotniskiem na 300—400 m, lądują z instruktorami w terenie. Po skończonych lotach przelatuje jeden samolot, holujący pod zbocze i wyholowuje szybowce jeden po drugim na potrzebną wysokość, poczem szybowce lądują na lotnisku pod swemi hangarami.

A że nasze szybowce szkolne są dostatecznie silne i mogą być holowane, więc sprawa jest rozwiązana. Oszczędzamy wykupywanie terenów pod budowę hangarów na terenie szkolnym, koncentrujemy na lotnisku maszyny wyczynowe i szkolne, słowem nie rozpraszamy środków, które zawsze będą szczupłe.

Tyle o terenie nowotarskim i jego możliwościach.

Na zakończenie naszej pierwszej wyprawy kierujemy się w Żywieckie, by zbadać tereny, o których słyszeliśmy, że mogą się nadawać.

I rzeczywiście, podług mapy, wyglądają one zachęcająco; zwłaszcza pasmo wzgórz „Szare". Leży ono na zach. od Milówki i ciągnie się na przestrzeni 8 km wzdłuż szosy: Krzywa-Kasperki, na zachód od niej. Wzgórze to, podług mapy, wydaje się być równem, niezalesionem, mającem wszelkie dane po temu, by być dobrem, długiem zboczem do żaglowania.

Rzeczywistość, niestety, inna. Przeszliśmy je całe wzdłuż. Wszystko się uśmiechało. Komunikacja jak nigdzie dotychczas, gdyż szosa wychodzi na grzbiet. Ale, zawsze to „ale": przedpola tak poorane jarami, lub stok tak stromy, że uznaliśmy ten teren za nienadający się do szkolenia, ani normalnego treningu. Każde lądowanie na przedpolu musiałoby poprzedzać akrobatyczne podejścia i wymijania niebezpiecznych przeszkód. Słowem, niebezpieczne przedpola, teren odpada z rachuby.

Jeszcze jedno rozczarowanie więcej i złamany resor naszego poczciwego i wszędzie wyłażącego Forda — oto wyniki rozpatrywania wzgórz „Szare".

W ostatecznej drodze powrotnej przeglądamy tereny, położone wzdłuż szosy Istebna—Wisła—Ustroń—Skoczów. Zupełne ich zalesienie wyklucza wszelkie możliwości. Wracamy przez Bielsk do Krakowa.

Tak zakończyliśmy pierwszy etap naszej wyprawy po nowe tereny szybowcowe. Nie znaleźliśmy, niestety, takiego, który mieściłby w sobie przynajmniej część zalet terenu „Wasserkuppe".

Zasadnicza trudność wyszukania u nas dobrych terenów szybowcowych tkwi w naszem niekorzystnem pod tym względem położeniu geograficznem. Wszystkie bowiem możliwe tereny na północnych i płn.-wschodnich stokach Karpat leżą, niestety, na stronie odwietrznej. Czechosłowacja jest właśnie w tem szczęśliwszem położeniu, posiada bowiem południowe i zachodnie stoki gór, dobrze nastawione na dominujące kierunki wiatrów.

O drugim etapie naszej wyprawy, skierowanej w okolice Sanoka i Turki, napiszę również wkrótce kilka uwag.

Bolesław Łopatniuk

BEZMIECHOWA W ROKU 1932

Zanim przejdę do omówienia wyników r. 1932, chcę zwrócić uwagę Czytelników na pewną tendencję rozwojową Bezmiechowej — tendencję jej przemiany na szkołę szybowcową wyższego rzędu, której wyniki nie ilością, ale jakością należy mierzyć. Już dzisiaj nie można porównywać wyników Bezmiechowej z wynikami szkół w Polichnie, Czerwonym Kamieniu, czy Nowym Sączu, gdyż są to organizacje różnorodne, z różnych płaszczyzn, nieposiadające ani wspólnej miary, ani wspólnego języka.

Zróżniczkowanie i podział początkowego szkolenia na ślizgowe, zdobywane w szkołach lokalnych, i żaglowe — w Bezmiechowej, nakazywały poza czynnikami charakteru propagandy i masowego rozwoju szybownictwa — względy natury ekonomicznej. Niema bowiem sensu jechać do dalekiej Bezmiechowej po kat. B, jeżeli można ją zdobyć na rogatkach Wilna, Poznania, Krakowa, czy Lwowa, z mniejszym nakładem środków i traconego czasu, a z niemniejszym skutkiem, czego dowodem może być p. Z. Żabski z Aeroklubu Lwowskiego, który 24 stycznia ub. r. wykonał swój pierwszy lot szkolny, 22 maja uzyskał kat. B — szkoląc się w Czerwonym Kamieniu pod Lwowem w niedziele i święta i nie przerywając swych normalnych zajęć na Politechnice — a w październiku miał już 12 wylatanych godzin.

Szkolenie

Na 54, normalnie szkolonych w r. ub. w Bezmiechowej, — 29 przybyło już z kat. B względnie A. 10 dostarczyło Polichno, 10—Czerwony Kamień, 9 było podszkolonych w Bezmiechowej w latach poprzednich. Pozostali, to przeważnie piloci motorowi, którzy przybywali do Bezmiechowej bezpośrednio, gdyż bezcelowem jest szkolenie ich do kat. B. w lokalnych ośrodkach. Tych kilkanaście lotów ślizgowych, które każdy przybywający do Bezmiechowej musi wykonać dla zapoznania się z odmiennym terenem, wystarcza im i dla uzyskania tej kategorji.

Szczegółowe wyniki szkolenia podają załączone tablice.

Stosunkowo duże ilości lotów od kat. B do C tłumaczy stały wzrost wymagań. Na pierwszych dwóch wiosennych kursach 7-minutowy lot wystarczał jeszcze do uzyskania kat. C. Na dwóch następnych wymagaliśmy już 5 lotów conajmniej 2-minutowych, o łącznym czasie conajmniej 30 minut. Wreszcie na ostatnim, październikowym wprowadziliśmy już tylko kategorje urzędowe — 5 lotów, 30 minut i w każdym locie conajmniej 2 minuty ponad startem. Lotów zupełnie prawidłowych — z dobremi startami i lądowaniami w miejscach, oznaczonych przez kierownika lotów. Są to już warunki dość ciężkie dla przybywających na tydzień, ale jeszcze dość łatwe dla kursu trzytygodniowego.

Jeżeli zauważymy, że większość wychowanków Bezmiechowej — to w przyszłości kierownicy lotów, wydaje mi się koniecznem dalsze podnoszenie wymagań, gdyż poza kwalifikacjami moralnemi, doświadczenie i rutyna kierownika lotów, jako pilota i instruktora, oraz jego teoretyczne przygotowanie — pozostaną zawsze największą gwarancją bezpieczeństwa lotów. I jeżeli ilość wypadków lotniczych można ograniczyć, to jednakże nie da się ich zupełnie uniknąć, szczególnie w Bezmiechowej, której przeznaczeniem — być żywem laboratorjum doświadczalnem, kuźnicą dalszego postępu i rozwo-

Rozwój wyników szkolenia 1928 — 1932 r.

Rok	Ilość szkolonych			Ilość lotów szkolnych			Czas lotów szkolnych			Ilość wyd. kat.			Szybowce, używane do szkolenia terenowego	
	pil. mot.	su-row.	Ra-zem	teren.	ho-low.	Ra-zem	teren.	ho-low.	Ra-zem	A	B	C	ślizgowego	żaglowego
1928	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
1929	2	1	3	26	—	26	15′	—	15′	2	2	—	C W III	C W III
1930	13	18	31	363	210[1])	573	2h26′	5h13′	7h39′	12	6	2	C W III	C W III
1931	23	22	45	999	—	999	26h54′	9′	26h54′	33	27	23	C W III, CWJ	CW III, „Czajka" I[2])
1932	21	33	54	1632	—	1632	58h16′	—	58h16′	22	22	28	CWJ, „Czajka" III[3]), „Czajka" I, „Wrona"	„Czajka" III, „Czajka" I

[1]) za samochodem, [2]) długa, bezkabinkowa, [3]) krótka, bezkabinkowa.

ju. Zdobywanie zaś doświadczeń w lotach specjalnych, w warunkach odmiennych i nieznanych, wymaga dużej ofiarności, trudu i niekiedy ofiar.

Dużo, większość poważniejszych wypadków w Bezmiechowej spowodowało niezrozumiale lekceważenie instrukcyj, udzielanych każdemu i przed każdym lotem. W szczególności niektórzy piloci motorowi bagatelizowali trudności lotu żaglowego i w rezultacie większość połamanych szybowców obciąża ich konto.

Wzorem na długie lata, jak należy podchodzić do szybownictwa i jak je traktować, pozostanie mjr. B. Stachoń...

W październiku 1931 r. przylatuje do Bezmiechowej na 2 dni. Patrzy i pilnie wszystko obserwuje. Jest świadkiem rekordowego lotu ś. p. Z. Laskowskiego. Po 11 krótkich lotach ślizgowych uzyskuje kat. B i, zmuszony obowiązkami służby, odlatuje, marząc o kat. C i chociażby półgodzinnym locie żaglowym. W lipcu ub. r. wkłada już dużo pracy i trudu w zorganizowanie pierwszego polskiego udziału w międzynarodowych zawodach szybowcowych na Wasserkuppe w Rhön — jako obserwator i pracownik. Tam dużo widzi, dużo rozważa, z fantazją ciąga polskie szybowce po niemieckich murawach i nadal marzy o kat. C i półgodzinnym locie żaglowym. We wrześniu jest już w Bezmiechowej. Przyjechał na cały kurs, na całe 3 tygodnie. Stary i doświadczony pilot, jeden z najwybitniejszych naszego wojskowego lotnictwa, wieloletni kierownik Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu — bez żadnego przymusu, z radością i ochotą poddaje się regulaminowi i dyscyplinie Bezmiechowej — tak w lotach, jak i na starcie. Jest tam zawsze pierwszy i ostatni schodzi. Słucha chętnie i stosuje się do udzielanych mu rad i wskazówek. I w rezultacie — trzeciego już dnia — pięknym, prawie pięciogodzinnym, termicznym lotem zdobywa kat. C. W ciągu dalszych 10-u dni wylatuje 23 godziny, wykonuje pierwszy w Polsce przelot żaglowy, zdobywa 2 rekordy i wyjeżdża z Bezmiechowej— marząc o własnym. rasowym szybowcu...

W listopadzie buduje już we własnym zakresie 2 rasowe szybowce.

Wzorem zaś wytrwałości był K. Chorzewski...

Współorganizuje wyprawę złoczowską. Bierze udział we wszystkich jej trudach i zdobyczach, radości i smutku. Marzy, by mógł kiedyś z wysoka spojrzeć na ziemię okiem pilota...

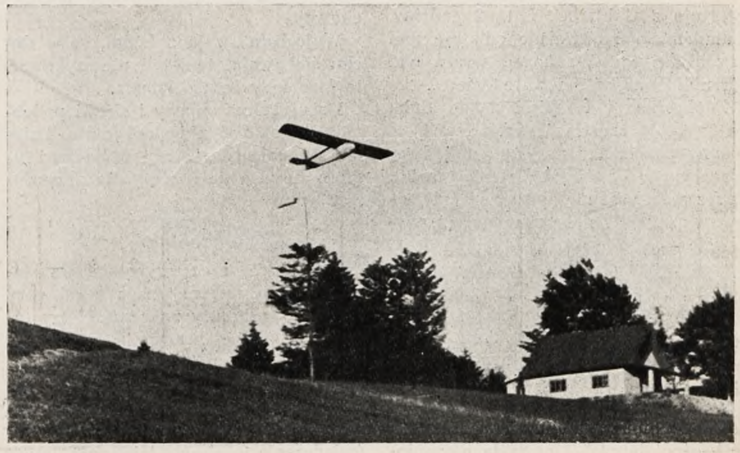
W styczniu następnego roku bierze udział w ekspedycji badawczej do Bez-



Hangar i schronisko w Bezmiechowej na szczycie Góry Słonne.



Od lewej pp.: prof. S. Łukasiewicz, prof. E. Geisler, B. Łopatniuk, A. Kochański i ś. p. Z. Laskowski.



„Czajka" nad szczytem C.

miechowej. W lipcu kończy Hanriot'a w Aeroklubie Lwowskim. W sierpniu jest już w Dęblinie. Prawie bezpośrednio z Dęblina — po Potez'ach i Bregue'tach — przyjeżdża do Bezmiechowej na szybowce.

Pierwszy lot na CW III z terenu E. Start, kawalerski wiraż w prawo...

Cała lewa noga, cała lewa lotka... Góra nie chciała ustąpić... Wygramolił się z pod strzępów szybowca, zapalił fajkę, splunął i zaklął.

W dwa dni potem... lot z terenu B, małego i nędznego pagórka — lot pocieszenia. Na lewo w Dolinie, zwanej potem Słowiczą, stało samotne drzewko, a pod niem kinooperator. Start...

Szybowiec zawisł na drzewku. Pilot spadł do dołka... wstał, zapalił fajkę i poraz drugi zaklął. Miał pecha!...

Wyjechał do Lwowa i latał na RWD-ach. Latał dużo i chętnie. Latał dobrze i zdobywał pierwsze miejsca w krajowych konkursach samolotów i dużo pięknych puharów.

Szybowców nie wyrzekł się. Ciągał je na sznurku za RWD-ami, w odległości 120 m. linki holowniczej...

W czerwcu ub. r. postanowił jeszcze raz spróbować. Wypił jedną dużą z pieprzem, wyciągnął PZL-5 z hangaru i wylądował w Bezmiechowej. Tegoż jeszcze dnia — startuje na „Czajce" z ¼ D. Lot poprawny. Lądowanie gładkie. Drugi lot, trzeci lot — nieufność pryska. Następnego dnia startuje już z pełnego C. W trzeciej minucie wychodzi ponad start i ziemię ogląda okiem pilota z szybowca. Jeszcze kilka minut i lądowanie w Dolinie Słowiczej.

Piękny, cudowny, boski sport — powiada — przyjadę we wrześniu! Odleciał do Pucka.

27 września — dzień pogodny i słoneczny, wiatr równy i nieporywisty. Startuje z C i lata... Lata 2 godziny. Lata śmiało i odważnie odlatuje nad lasami aż pod Wańkową, wraca nad teren E i wspomina stare dzieje...

Zdobył kat. C i zapisał się do klubu entuzjastów szybownictwa.

Inny pouczający przykład dali dwaj Ślązacy: A. Pawliczek i L. Zygmund. Przez szereg lat nie opuszczali ani jednej wyprawy. Ze śląskim uporem, wytrwale — choć powoli — dążyli do C i obaj weszli do pierwszego dziesiątka pil. szyb. kat. C, czystej krwi.

Pierwsza polska pilotka szybowcowa kat. C, czystej krwi, p. A. E. Zapolska, popularnie „Mewą" zwana, latała na „Czajkach" i zapowiadała się dobrze. Szkoda tylko, że zamiast o przelotach z chmury na chmurę, czy na czole groźnej burzy — marzyła o loopingach i korkociągach na szybowcu.

Trzech oficerów, pilotów 5 p. l.: kpt. F. Pytel, por. L. Hrabkiewicz i por. J. Hryniewicz — po tygodniowym pobycie w Ustjanowej przybyli do Bezmiechowej. Byli wzorem sumiennego i poważnego traktowania szybownictwa. Wywieźli do dalekiego Wilna 3 kat. C, zapał i niezłomną wolę stworzenia wileńskiego ośrodka szybowcowego.

Przykładem dużej wydajności pracy, czy też może tylko dzieckiem „szczęścia" — był Z. Żabski. Surowy — a w ciągu jednego roku zdobył C, wylatał 12 godzin i doszedł do wrót świątyni: rasowych szybowców.

Byłbym niesprawiedliwy, gdybym nie dodał, że i prawie każdy z pozostałych wychowanków Bezmiechowej dorzucił do budowy jej dobrej tradycji kilka wartościowych cegiełek.

Atoli...

W maju przybył wysłannik jednej z organizacyj, które chcą tworzyć własne szybownictwo: własne, wielkie szybowisko żaglowe, własne szybowce, własnych instruktorów...

Przybył po kategorję C i licencję instruktorską. Rzekomo czekała nań dobra posada kierownika tego szybowiska. Służył w lotnictwie i latał podobno na Spadach. Po miesiącu wyjechał z kat. A, pozostawił parę podłamanych skrzydeł w warsztacie i nas wszystkich w przekonaniu, że na Spadach latał w kinie, albo we śnie.

W czerwcu przybył inny. Był dziwnie chmurny i melancholijny. Miał złe przeczucia i nie chciał jechać, ale przyjechał i latał. Latał i łamał szybowce. Wyjechał i pozostawił ich w warsztacie połamanych aż troje.

Jednemu zaś z zasłużonych klubów lotniczych brakowało pilotki. Z uporem, godnym lepszej sprawy, dwukrotnie wysyła swoją pupilkę do Bezmiechowej...

Wyjechała... zalana łzami... i w duchu ślubowała, że jeżeli nie szybowce, to Hanriot'y będzie łamała.

I spotykałem objawy i skutki podobnej działalności niejednokrotnie. Działalności, niepozbawionej rozmachu i tupetu; ale czy nie groźnej dla przyszłości?

Trening

Sens, istotę i cel szybownictwa stanowić będą zawsze przeloty: od góry do góry, z chmury na chmurę, czy też na czole groźnej burzy.

Wymagają one jednak, oprócz rasowych szybowców, wyposażonych w precyzyjne przyrządy nawigacyjne, wysokich kwalifikacyj pilota. Jego doświadczenie i rutyna, dobra znajomość atmosfery i jej możliwości przelotowych, a przedewszystkiem jego hart psychiczny i fizyczny — decydują o wynikach.

Przeloty, a w szczególności termiczne — bez chmur, bez wiatru, wymagają od młodego pilota szybowcowego długiego treningu, długiej zaprawy — nieustającego doskonalenia się.

Wyniki pięciu kursów treningowych ub. r., prowadzonych równolegle ze szkolnemi, podają załączone tablice.

32 pilotów wylatało 288 godzin. Ś. p. Z. Laskowski wylatał 33 godziny, B. Baranowski — 32, Z. Oleński — 31, P. Mynarski, który dopiero w czerwcu uzyskał kat. C — 27 i t. d. Średni czas 1 lotu treningowego terenowego wyniósł 29 minut. Niewielu uwierzy, że to wszystko stało się na 4 szybowcach, których cena nie przekracza wartości nawet połowy samolotu sportowego.

Cyfry te należałoby wyryć wielkiemi literami w lokalach wszystkich naszych aeroklubów. Wskazują one im drogę— sposób rozwiązania zagadnienia koniecznego treningu pilotów motorowych w czasach kryzysu, gdy subwencje maleją i gdy cena 1 dobrego samolotu sportowego dobiega 20.000 zł. bez motoru, jego zaś najmniejszy remont wynosi 5—6.000 zł., a koszt 1 godziny lotu 120—150 zł., gdy możliwości płatnicze ich członków nie przekraczają 15 zł. miesięcznej składki.

A cyfry te to wszak dopiero zapowiedź istotnych możliwości bezsilnikowego latania.

86 lotów ponad 1 godz., wykonanych w r. ub. przez 18 różnych pilotów to jakościowa miara wyników i stopnia zaawansowania poszczególnych pilotów, gdyż dopiero w kilku lotach długotrwałych może młody pilot szybowcowy pozbyć się ruchów ostrych i gwałtownych, wygładzić i upłynnić swój pilotaż, oswoić i zżyć się z powietrzem.

Ponadto długotrwałe loty żaglowe przy zboczu pozostaną zawsze najlepszą szkołą charakterów. Trzeba dużego napięcia nerwów i wysiłku woli, by wytrzymać godzinę, dwie, czy więcej, gdy lekkim szybowcem rzuca jak piłką po 100—200 m., gdy raz po raz zawisa się jeno na pasach, tembardziej, że już po godzinie przychodzi dokuczliwe zmęczenie.

Niejeden ze starych i oswojonych z rzucaniem pilotów motorowych już po kwadransie rzucania na szybowcu miał dość i lądował. Znam młodego chłopca, który po 20 minutach żaglowania przy zboczu w nieco silniejszych warunkach wiatrowych zażył już tyle wrażeń, tyle emocyj a może i strachu, że aż go głowa rozbolała. Postanowił

wylądować. Odszedł od zbocza nad teren A i biedny męczył się jeszcze 20 minut, zanim wylądował. Zasłużył chyba na kat. C?

Inny rodzaj lotów czasowych, zapoczątkowanych w r. ub. stanowią loty termiczne. Już wprawdzie i w latach poprzednich inż. S. Grzeszczyk, ś. p. Z. Laskowski i inni niejednokrotnie odchodzili od zbocza — dla ciekawości, dla zmiany widoków i wrażeń i zyskiwali po kilkadziesiąt metrów wysokości. Były to już loty termiczne, choć rzadkie i nieświadome jeszcze.

17-go września na starcie pada z ust instruktora hasło: Od zbocza! Na prądy termiczne! — choćby wylądować wypadło...

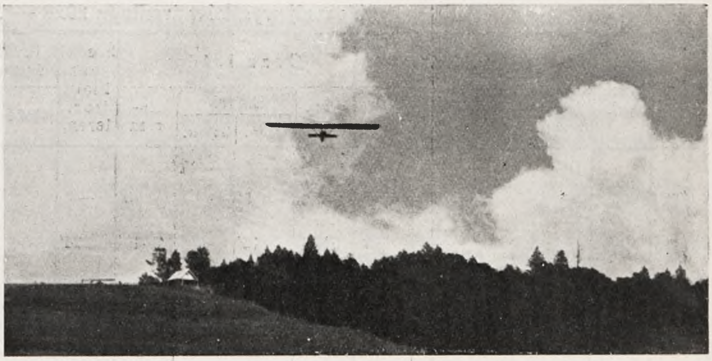
I odtąd stale, niemal codziennie, na przestrzeni 50 km. kwadratowych przedpola południowego zbocza — od Sanoka na zachodzie aż do wrót Ustjanowej na wschodzie, a rogatek dalekiego Leska na południu, zdala od zbocza... trzy kabinkowe „Czajki" godzinami całemi żaglowały.

I odtąd męczące i nieprzyjemne loty żaglowe przy zboczu przypadły w udziale młodym i początkującym dopiero w żaglowaniu pilotom.

17-go — rano: B. Solak, por. J. Łukasiewicz i mjr. B. Stachoń lotami termicznemi zdobywają kat. C. Wieczorem o godz. 18 wystartował na „Czajce" bezkabinkowej por. J. Łukasiewicz do swego pierwszego lotu treningowego i prawie godzinę żaglował nad lasem w zupełnej niemal ciszy. Wylądował już o zmroku. Bilans dnia — 17 godz. 3 min.

18-go — P. Mynarski, na tejże samej „Czajce", startuje o godz. 8-ej i pół przy 9 m/sek. ciepłego, południowego wiatru. Po godzinie odchodzi od zbocza. Wiatr słabnie. O godz. 11 anemotachometr staje a on... w cieniu cumulusów, które go niby hełmy podzwrotnikowe chronią od palących promieni słońca, nie traci ani jednego metra swej dużej wysokości. Pod wieczór — zgłodniały zapewne — wraca nad zbocze i z apetytem głodnego tygrysa obserwuje, jak jego koledzy na starcie zjadają resztki znakomitej kiełbasy litewskiej... Stracił 200 m. wysokości, ale z uporem Litwina broni się, nie daje się. Odchodzi od zbocza... nadaremnie— jest już poniżej strefy działania prądów termicznych. Wraca i na małym pasemku przełęczy C—E dogorywa...

Wylądował o godz. 15 min. 37. Latał 7 godzin 7 minut. Aby się na śmierć nie zanudził, towarzyszyli mu w jego dalekich wycieczkach: mjr. B. Stachoń przez 4 godz. 58 min., Z. Oleński — 4 godz. 40 min., por. J. Łukasiewicz — 1 godz. 53 min., B. Baranowski — 44









Z Bezmiechowej. *Fot. J. Geislerowa.*

Rozwój wyników treningu 1928 — 1932 r.

Rok	Ilość tren. pil.	Ilość lotów				Czas lotów				Średni czas 1 lotu tren. teren.	Przelotów żaglowych		Przelotów holowanych		Szybowce używane do treningu
		tren. teren.	innych		Razem	tren. teren.	innych		Razem		ilość	suma odległ. w km.	ilość	suma odległ. w km.	
			teren.	holow.			teren.	holow.							
1928	—	—	5	—	5	—	5′	—	5′	—	—	—	—	—	—
1929	1	13	19	—	32	2h58′	12′	—	3h10′	14′	—		—	—	C W II
1930	3	67	32	5[2])	104	16h16′	33′	7′	16h56′	15′	—		—		C W II, C W IV
1931	18	173	42	19[3])	234	67h57′	47′	8h18′	77h2′	24′	—	—	4	530	„Czajka“ I, „Czajka“ II[4]), SG 21 „Lwów“
1932	32	532	159	32[3])	723	258h40′	6h57′	22h28′	288h5′	29′	2	23.2	10	1520	„Czajka“ I, „Czajka“ II, CW II, SG 21 „Lwów“, SG 28

[1]) próbnych, instruktorskich, doświadczalnych, transportowych, pokazowych ....., które z reguły wykonywali pil. szyb. kat. C, [2]) za samochodem, [3]) za samolotem, [4]) długa, kabinkowa.

min. i inni jeszcze, pomniejsi. Gdyby był jednak spróbował jeszcze lotu nad lasem, gdyby był nie wylądował — może̜by jeszcze latał i możeby depesze roznosły wieść po całej Polsce o nowym polskim rekordzie szybowcowym.

Bilans dnia — 20 godz. 45 min.

Dn. 19-go września byliśmy świadkami nocnego lotu termicznego nad lasem...

Po 2 godzinach żaglowania wraca mjr. B. Stachoń a za nim i Z. Oleński nad zbocze, ale anemotachometr już stoi, wiatrowskazy zwisają, słońce zbliża się do horyzontu. Metr po metrze tracą 200 m. wysokości i za chwilę nieubłagany koniec — lądowanie. Próbują jednak ostatniej deski ratunku: odchodzą nad las. Są niemal na wysokości drzew; wyższe muszą już omijać, ale mają jeszcze 200 m. rezerwy — względnej wysokości góry i w najgorszym razie wylądują na lotnisku koło dworu zamiast w Dolinie Słowiczej, czy na B...

Zdumieni, obserwujemy na starcie jak dwa szybowce, jeden za drugim, niby sznurem niewidzialnym związane, chwilami już słabo widoczne, snują się i maleją, gdyż stale — choć powoli — wznoszą się na niewidzialnym, wieczornym oddechu lasu. Oczarowani urokiem tajemniczego zjawiska, zazdrościmy im tylko tego spokojnego i najprzyjemniejszego chyba w ich życiu lotu...

Minuty szybko mijają — upłynęła już godzina, słońce dawno skryło się za dalekiemi górami... Cisza... Robotnicy znoszą gałęzie, by rozpalić ogniska i oświetlić miejsce lądowania...

Za chwilę jeden z szybowców odrywa się, wraca nad niezalesione zbocze i po kilku minutach, kilku ósemkach stoi już na pagórku B. To był mjr. B. Stachoń, który mógłby w swoim dzienniczku lotów naliczyć zapewne kilkadziesiąt nocnych lądowań na różnych samolotach i w różnych warunkach, ale może dlatego, świadom ich trudności i w poczuciu wielkiej odpowiedzialności za powierzony mu szybowiec — dobro publiczne, z lotu dobrowolnie zrezygnował i w świetle ostatnich już promieni gasnącego dnia gładko wylądował. Za 10 minut — szum i szelest rozbijanej trawy zwiastował, że i Z. Oleński, już w nocy, gładko na tym samym pagórku wylądował.

Bilans dnia: 21 godz. 8 min. i nowy rekord wysokości, wynoszący 470 m. ponad start, a który ustanowił mjr. B. Stachoń. Nie był to jego lot najwyższy. On sam i wszyscy jego koledzy latali stale na znacznie większych wysokościach: 600—800 m., ale był to lot, w którym miał zamontowany barograf, jedyny jaki posiadaliśmy i to w dodatku pożyczony.

Wrzesień był wyjątkowo może pogodny, ciepły i słoneczny — sprzyjający lotom termicznym, ale i chłodny październik dorzucił ich kilkanaście.

13-go października inż. S. Grzeszczyk wystartował o godz. 16 min. 51 — w ciszy, po dniu słonecznym — na swym rasowym szybowcu SG-28 z przełęczy koło schroniska — dla „spróbowania lasu“.

W ciągu 15 minut warjometr stale mu wskazywał pół metra ponad zero i uwzględniając własną szybkość opadania szybowca — dysponował prądem wznoszącym ponad 1 m/sek. Mógłby bez trudu żaglować kilka godzin, ale poszedł jeszcze spróbować lasu na północnej, odsłonecznej stronie pagórka za dworem. Tam go zaś stale i wszędzie dusiło. Po 24 minutach wylądował już niemal o zmroku w miejscu, skąd był wystartował — 100 m. od bramy hangaru.

15-go — poranek chłodny i mglisty nie wróżył nic ciekawego. W dolinach mgły przyziemne, niebo pokryte ołowianemi chmurami i ani jednego promienia słońca, żadnych nadziei na prądy termiczne. Wiatr zbyt słaby dla „Czajek“ ,ale wystarczający w zupełności dla SG-28 i o godz. 9 min. 53 już poraz drugi wystartował na nim Z. Oleński do próby wytrwałości — próby pobicia polskiego rekordu długotrwałości lotu...

Po kilku ósemkach swobodnie wychodzi na 250 m ponad start i kilkakrotnie odchodzi od zbocza, próbuje prądów termicznych, ale warjometr stale spada poniżej zera i szybowiec opada. Rezygnuje i nadal już spokojnie żagluje w prądach zboczowych na stosunkowo niewielkiej wysokości.

Po dwóch godzinach, w pobliżu Sanoka, spotyka prąd, który wynosi go gwałtownie do strefy działania termicznego chmur. Po kwadransie jest już na wysokości, którąśmy na starcie szacowali na 1000—1200 m., a byli wśród nas i tacy, którzy się jeszcze spierali i o 1500 m. zakładać się byli zdecydowani.

Szybowiec zawisł w morzu chmur. Na prawo i lewo — chmury, w górze i na dole — chmury, na horyzoncie chmury, wszędzie chmury.

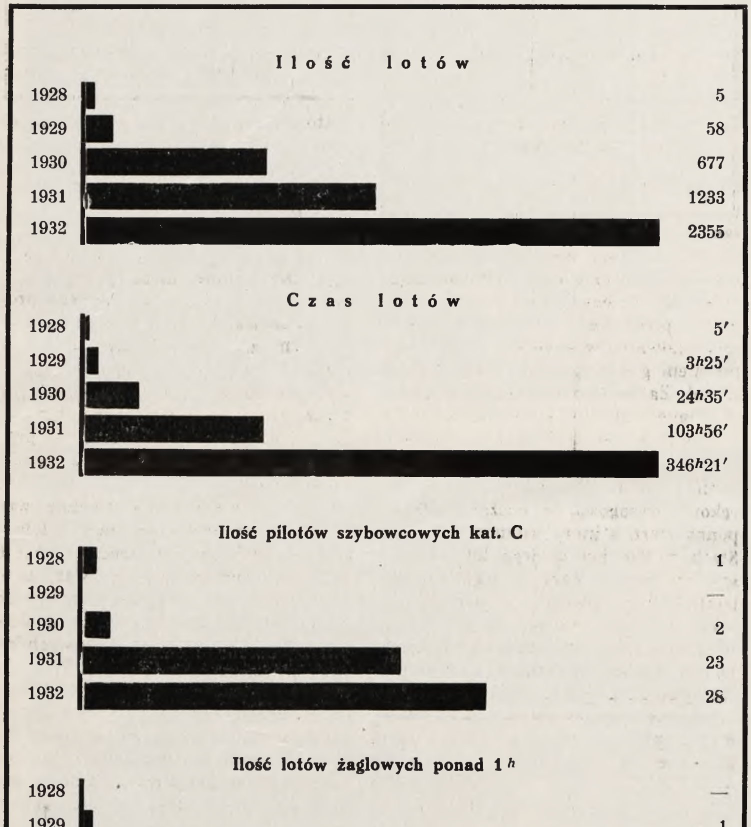
Niesamowity i groźny chwilami widok sprawiał szybowiec, zawieszony między niebem a ziemią — w morzu chmur. Wiatr miał tak silny, że stał w miejscu, chwilami cofał się — na niezmiennej prawie wysokości 730 m. ponad start, jakgdyby zamarznięty. A jego pilot — bez spadochronu — beztrosko obserwował z wrodzonym sobie spokojem ducha czarne plamy lasów,

białe fale chmur, błękitną wstęgę Sanu... a najczęściej — wysokościomierz i warjometr. Po godzinie, znużony zapewne myśleniem o wszystkiem i o niczem, „dodał gazu", gdyż w sposób widoczny zadarł ogona, i prosto przed siebie poleciał do Leska. Znikł nam za chmurami...

Był już bliższy Leska niż Bezmiechowej, gdy na wysokościomierzu zauważył, że stracił gdzieś po drodze 400 m. swej wysokości. Zawrócił i nad wierzchołkami drzew, nad dachami domów... jeszcze do zbocza wrócił. Był już poniżej startu, ale po kilku ósemkach swobodnie wychodzi na 250 m. ponad start i nadal spokojnie żagluje w prądach zboczowych....

Wylądował po 4 godz. 21 min. — syt wrażeń i zadowolony, że nie przekroczył 5 godzin. Był już ostatnim, który na rasowym szybowcu wystartował bez spadochronu.

Rozwój Bezmiechowej w latach 1928 — 1932 r.



Dla pełności obrazu i wyników ub. r. słów jeszcze kilka o przelotach, kilku pierwszych próbach przelotów.

21-go września — już poranek upalny i duszny wróżył odmianę. Niebo czyste — ani jednej chmurki, wiatr łagodny — równy i spokojny.

W południe ukazały się na horyzoncie cumulusy i z odległej doliny Sanu nadciągały do Bezmiechowej. Po drodze jednak znikały, rozpadały się, ale jakiś, zbłądzony widocznie, przyszedł tak blisko, że zakrył nam słońce.

I za krótką chwilę... 4 szybowce, równocześnie żaglujące, znalazły się już w jego cieniu — w obrębie działania jego ssącej pompy. Coraz bardziej malały, coraz wyżej były i jeden, który był najwyżej, znikł — wszedł odważnie w jego gęstą śmietanę.

A jego pilot ze zdziwieniem obserwował, jak wysokościomierz wskazywał 500, a już za chwilę 600, 700, 800, 840 m...

Jasny promień słońca wpadł do jego płóciennej kabinki i wybielił czarny wysokościomierz, przywiązany do jego lewej nogi. Cumulus był już za nim, a przed nim słońce i nadzieja...

840 m. — rzadka i niebywała okazja!

Na przelot!

Przemyśl, Lwów, granica bolszewicka! — Polska cała zdawała mu się zamała. Zawrócił i w cieniu cumulusa minął start D, minął Paszową i ani jednego metra jeszcze nie stracił. Minął drugą wieś, trzecią, czwartą i minął już zdradliwą Zawadkę, gdy sobie przypomniał, że w drogę daleką wybrał się bez spadochronu, bez pieniędzy, bez dowodów osobistych...

Chciał już zawracać, ale — zapóźno!

Poleciał dalej i wsi kilka jeszcze minął, gdy wtem nagle pojaśniało. Cóż to? Cumulus znikł? Czyżby go zgubił?

Skręcił w prawo i zawrócił, szukał w górze i na dole — nigdzie go już nie było. I z przerażeniem obserwował, jak jego wysokościomierz wskazywał jeszcze 800, a już za chwilę 700, 600, 500...

Nim się zorjentował, stracił już w duszących prądach rozpadłego cumulusa 400 m. i stracił nadzieję...

Ale żeby choć do Przemyśla!

Dodał „gazu" i dalej już lotem ślizgowym...

Coraz niżej, coraz bliżej ziemi...

Próbował jeszcze na jakiemś zboczu małej górki żaglować, przeczekać złą chwilę — a może jaki cumulus zjawi się jeszcze, wyniesie go i dalej poniesie...

Wylądował w Jamnie Dolnej, 16,2 km. od Bezmiechowej, w połowie drogi do Przemyśla.

Za nim pognała burza frontowa — ostatnia już, jaką tego roku obserwowaliśmy w Bezmiechowej. Chciała mu

porwać szybowiec i długo się namęczył, aż cały się spocił, nim go do wiatru bokiem ustawił.

Usiadł, położył się na chwilę i zasnął. Śniło mu się, iż kiedyś w Bachem'a: „Die Praxis des Leistungs-Segelfliegens" wyczytał... od rozpadającego się cumulusa należy uciekać, jego duszących prądów unikać!

Obudził się już o zmroku. Wokół tłum ludzi. Scyzorykiem rozmontował szybowiec na części, a dobrzy ludzie odnieśli je do wsi. On zaś na dwa wozy zapakował i długo dobrym ludziom perswadował, dlaczego nie leci z powrotem.

Mądry i uczony w piśmie filozof zarazby wyrachował i wszystkim perswadował, że z 840 m. Hirth czy Kronfeld to nawet na szkolnym szybowcu i bez przyrządów conajmniejby 100 km. przeżaglował, ale niechby sam spróbował.

Lotem tym mjr. B. Stachoń już poraz drugi w tym roku wszedł na listę rekordów Bezmiechowej.

Następnego dnia por. J. Łukasiewicz wystartował na CW II z zadaniem przelotu wzdłuż zbocza do Ustrzyk i — jak się da — z powrotem.

Po godzinie żaglowania, prawie tuż nad grupą startową — zadarł szybowca, że aż nogi były już wyżej od głowy, zrobił 650 m. i poleciał...

Minął las, przełęcz, minął już górę Wańkowską, ale w drugiej przełęczy spotkał tak silny wiatr i prądy duszące, że ani kroku w przód — tylko wciąż, metr po metrze, w dół i dół.... Odleciał 7 km.

Tego samego dnia spróbował przelotu i Mynarski, ale jeszcze bliżej wylądował.

Wieczorem padł zakaz przelotów aż do czasu, gdy przyjdą do Bezmiechowej szybowce rasowe, wyposażone w czułe przyrządy nawigacyjne oraz wozy transportowe i choć jeden samochód.

Wśród pilotów jesiennej grupy treningowej przodował mjr. B. Stachoń. Zawsze chętnie startował na prądy termiczne, znał je dobrze i umiejętnie wyzyskiwał. Niechętnie żaglował przy zboczu w silniejszych nieco warunkach wiatrowych.

Dużym również talentem termicznym obdarzeni byli: Z. Oleński, W. Polny, P. Mynarski, B. Baranowski, Z. Żabski i inni.

Wszyscy latali spokojnie.

Odmiennego był usposobienia por. J. Łukasiewicz. Od urodzenia żywy i ruchliwy, latał spokojnie godzinę, półtorej, a potem — choć kilka wiraży dobrze podciągniętych, kilka ostrych ślizgów na skrzydło... Razu pewnego chciał szybko stracić 100 m. wysokości. Przechylił szybowiec, włożył do

Rozwój ilości lotów żaglowych ponad 1 godz. w latach 1928—1932.

Loty \ Rok	1928	1929	1930	1931	1932
1 — 2h	—	—	5	9	48
2 — 3h	—	1	1	6	17
3 — 4h	—	—	—	1	9
4 — 5h	—	—	—	1	9
5 — 6h	—	—	—	2	2
6 — 7h	—	—	—	—	—
7 — 8h	—	—	—	1	1
Razem .	—	1	6	20	86

ciasnej spirali i zdumiony po czterech zwitkach zauważył, że miast niżej był o 100 m. wyżej. Często marzył o szybowcu, na którym mógłby bez strachu kręcić loopingi, beczki lub immelmany. Latał dobrze przy zboczu i na prądach termicznych. Latał na wszystkich typach szybowców pewnie i odważnie. Cudów dokazywał na powolnej i ociężałej CW II.

Zapatrzony weń T. Ciastuła, najmłodszy z pilotów, absolwent i pionier Polichna, często próbował esów-floresów, aż razu pewnego omal że nie wpadł na „Wronę". Wylatał w ciągu 3 tygodni 17 godzin.

Rozwój ilości pilotów szybowcowych, którzy wykonali loty żaglowe ponad 1 godz. 1928 — 1932 r.

Loty \ Rok	1928	1929	1930	1931	1932
1 — 2h	—	—	2	6	17
2 — 3h	—	1	1	4	10
3 — 4h	—	—	—	1	5
4 — 5h	—	—	—	1	5
5 — 6h	—	—	—	2	2
6 — 7h	—	—	—	—	—
7 — 8h	—	—	—	1	1
Razem[1])	—	1	2	8	18

[1]) różnych pilotów.

Zespoły grup treningowych jakoteż i szkolnych ub. r. były wyjątkowo doborowe. Rzadko — tylko w trzech wypadkach — zmuszony byłem do zastosowania silniejszych środków przestrzegania zasad prawidłowego startu, lotu czy lądowania, ale z tem większą jednak przykrością, że objęły one i niektórych czynnych już instruktorów. Nie rozumiem bowiem, jak może instruktor wymagać od swych wychowanków dyscypliny, jeżeli sam nie potrafi być karnym.

Rekordy

Opinja publiczna, ta, która śledzi i bada rozwój każdej pracy sportowej, a w której ręku są środki materjalne jej powodzenia — mierzy dorobek i rozwój tej pracy jej rekordami. I dla niej to, dla przyszłości polskiego szybownictwa...

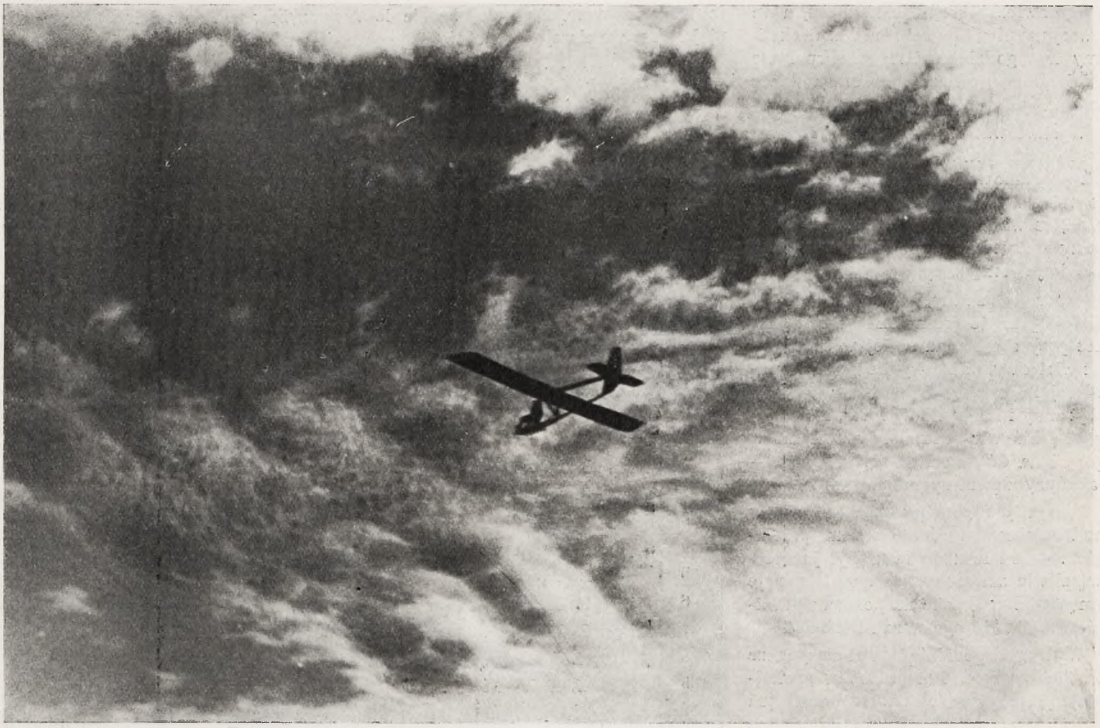
Minęła wiosna i lato, mijały pogodne i słoneczne dnie września, minęło już dużo okazyj pobicia polskiego rekordu długotrwałości lotu bezsilnikowego, na który opinja publiczna jest najwrażliwsza. Przyszedł październik i jego dnie krótkie, jego wiatry silne i porywiste, było już blisko końca ostatniego kursu — a polski rekord długotrwałości lotu bezsilnikowego pozostawał od 19 października 1931 r. nienaruszony.

Przybliżył się był doń na odległość 45 minut P. Mynarski, próbowali jeszcze: B. Baranowski, T. Ciastuła i wreszcie Z. Oleński, ale bezskutecznie. Pozostał już tylko ś. p. Z. Laskowski.

Tylko on, który od dzieciństwa lotnictwem żył i jeżeli kiedyś myślał o śmierci — to marzył, zapewne, o lotniczej; który swe lata młodości ofiarował na jego budowanie; który był najlepiej ze wszystkich przygotowany — miał ze wszystkich najwięcej lotów długich w ciężkich warunkach i który ze wszystkich był największego hartu moralnego i ofiarności — on jeden jedyny, rekordzista z 1931 r., mógł podołać ciężkim warunkom zadania pobicia rekordu.

Otrzymał je 20 października. I chociaż dnie już były krótkie a noce długie, wiatry z reguły silne i porywiste i chociaż do końca kursu pozostawało zaledwie dni 10 — zadanie przyjął z ochotą i radością, jako służbę na posterunku.

21 października. Już o godz. 5.30 rano był na nogach. Dzień wydał mu się dogodnym i może ostatnim już dogodnym... O godz. 6 rano szybowiec był już na starcie i byli tam już wszyscy piloci, ale wiatr był zbyt silny, zbyt porywisty i groźny...





Z Bezmiechowej. *Fot. J. Geislerowa.*

Szybowiec poszedł do hangaru, a on i wszyscy piloci do schroniska. Czekaliśmy tam godzinę, półtorej... Uspokoiło i uciszyło się, od czasu do czasu słońce zaświeciło...

Wystartował o godz. 7.30 z przełęczy, tuż koło schroniska, przy 12 m/sek. wiatru południowego. Wystartował z tem, że miał natychmiast wylądować, gdy uzna, że wiatr jest zbyt silny czy porywisty i zbyt często go rzuca, lub gdy będzie już zmęczony.

Wiatr był zimny, choć południowy; niebo pokryte ciemnemi chmurami. Lot przy zboczu, na małej wysokości— lot wiatrowy, najmniej przyjemny i najwięcej męczący. I choć wiatr był niezbyt silny i niezbyt porywisty, ale chwilami jakiś wir rozszalały rzucił go w górę i na dół, gwałtownie przechylił— jakgdyby dawał sygnał do walki...

Minęła już godzina męczącego lotu nad wąskiem i niezalesionem pasemkiem — od lasu do lasu. Był już niewątpliwie zmęczony, ale on nie uznaje zmęczenia w służbie na posterunku lotnictwa, dla którego wszak tylko żył...

W drugiej godzinie nawet się jeszcze trochę uciszyło. Lot już miał spokojniejszy, przyjemniejszy. Odchodził już dalej, latał wyżej... Chwilami słońce świeciło... Zdawało się, że wszystko najgorsze minęło.

Ale o godz. 10-ej nowy, gwałtowny podmuch — nowy sygnał.

I rozgniewały się złe moce powietrza, że śmiał zmierzyć swe siły z ich potęgą. Wściekłe, rozszalałe — raz po raz tak go gwałtownie rzucało, że aż nam wszystkim oddech zapierało.

Kazać mu wtedy lądować?

Szaleństwo!

Wszak wtedy lepiej i pewniej — im wyżej i im dalej, niż bliżej ziemi.

A może przeminie? Może się uspokoi?

Wszak nieraz już tak bywało...

I walczył ze złowrogim żywiołem przez długie dwie godziny, nieustępliwie trwał na posterunku, walczył już, zapewne, ostatkami sił...

Żywioł złowrogi zwyciężył. Chytrze go w południe na drugą stronę zbocza przerzucił — stronę wirów i prądów duszących.

Tam już zrezygnował. Był jeszcze wysoko — mógł wyskoczyć, rozwinąć spadochron... A możeby tylko silniej się potłukł? Możeby tylko w najgorszym wypadku nogę złamał?

Ale on chciał jeszcze szybowiec uratować!

Próbował za Paszową żaglować, szukał miejsc, by wylądować, ale wydało mu się, zapewne, że dalej będzie lepiej... A może ciszej i spokojniej?

Poleciał dalej. Minął Stańkowę...

Teren stawał się coraz gorszy, coraz więcej jarów, coraz więcej lasów...

Poleciał jeszcze dalej. Minął Zawadkę, ale był już nisko. Jeszcze za nią trochę pożaglował i wreszcie wybrał dużą leśną polanę...

Już wieczorem otrzymaliśmy telefoniczną wiadomość, że jest w Ropience, że leży w ambulatorjum Kasy Chorych i że już nie żyje...

Uległ katastrofie w Zawadce, odległej o 7 km. od Bezmiechowej, na małej polanie, otoczonej jarami i lasami.

I gdy już chwile jego życia były policzone, nie zapomniał jeszcze o szybowcu. Sam już nie mógł wstać — miał obie nogi zamane, ale polecił nadbiegłym wieśniakom, przypadkowym świadkom jego tragedji, wymontować ocalałe przyrządy — to co najdroższe w szybowcu. Pouczył ich jeszcze, gdzie się znajdują i jak je wyjmować, by nie uszkodzić. I dopiero wtedy pomyślał o sobie, poprosił o konie i pomoc, by go odwieziono do najbliższego lekarza.

Jest to szczegół znamienny, który bodaj najlepiej charakteryzuje jego świetlaną postać.

Żył dla lotnictwa, było mu ono najdroższe i oddał mu to, co miał najdroższego — oddał mu swoje życie.

I może nie jest przypadkowem, że poległ w Zawadce, że poległ na trasie wszystkich przyszłych przelotów z Bezmiechowej, na trasie przyszłości.

Zestawienie pilotów, którzy wykonali loty żaglowe ponad 1 godz. 1928 — 1932 r.

L.	Loty / Piloci	1—2h	2—3h	3—4h	4—5h	5—6h	6—7h	7—8h	Razem
1	B. Baranowski . . .	10	2	1	—	—	—	—	13
2	K. Chorzewski	—	1	—	—	—	—	—	1
3	T. Ciastuła	6	—	—	1	—	—	—	7
4	por. K. Czarkowski . . .	3	—	—	—	—	—	—	3
5	B. Dąbrowski	2	—	—	—	—	—	—	2
6	inż. S. Grzeszczyk	6	3	—	—	—	—	1	10
7	kpt. F. Jach	—	—	1	—	—	—	—	1
8	M. Jonikas	—	1	—	—	1	—	—	2
9	K. Kula	2	—	—	—	—	—	—	2
10	Z. Laskowski	6	6	1	1	2	—	—	16
11	B. Łopatniuk	4	3	—	2	—	—	—	9
12	por. J. Łukasiewicz	2	2	—	—	—	—	—	4
13	R. Malz	1	—	—	—	—	—	—	1
14	P. Mynarski	5	1	—	—	1	—	1	8
15	Z. Oleński	3	1	1	3	—	—	—	8
16	W. Polny	3	2	3	—	—	—	—	8
17	por. M. Pronaszko	1	—	—	—	—	—	—	1
18	kpt. F. Pytel	1	1	—	—	—	—	—	2
19	Cz. Rościszewski . .	1	—	—	—	—	—	—	1
20	mjr. B. Stachoń	1	—	3	3	—	—	—	7
21	W. Stępniewski . . .	1	—	—	—	—	—	—	1
22	A. Uszacki	1	—	—	—	—	—	—	1
23	W. Wielkoszewski .	2	—	—	—	—	—	—	2
24	Z. Żabski	1	2	—	—	—	—	—	3
	Razem	62	25	10	10	4	—	2	113

Propaganda

Załączone tablice podają wyniki pięciolecia pracy Aeroklubu Lwowskiego — zaszczepienia i rozwoju szybownictwa we wszystkich ośrodkach Polski.

Prym i przewodnictwo nadal dzierży Aeroklub Lwowski — Piemont polskiego szybownictwa. Dzielnie się krząta

Aeroklub Warszawski, zabiera — Wileński i Krakowski, zamierza — Poznański, Gdański i Podlaski. Lotnictwo wojskowe posiada już własne ruchliwe szybownictwo; LOPP — tworzy; lotnictwo komunikacyjne — nieobecne.

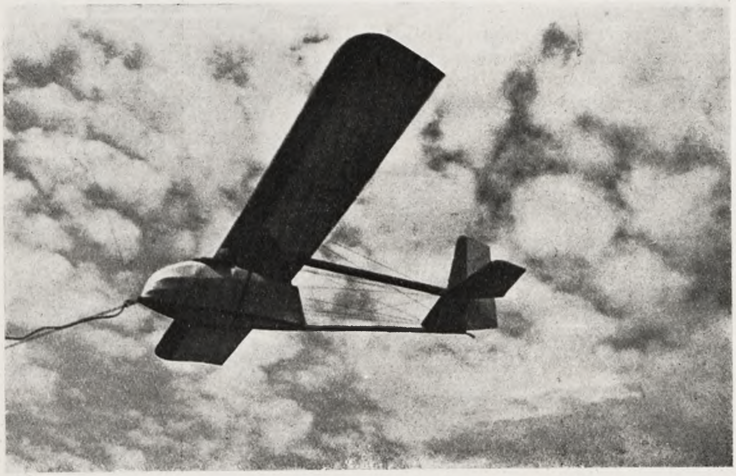
Trzech Jugosłowian, przypadkowych gości Bezmiechowej, jeszcze w Bezmiechowej nie wierzyło, że istnieje w Polsce Bezmiechowa, że Polska posiada inne szybowiska, że posiada szybowce własnej konstrukcji i budowy i że posiada pilotów, wyszkolonych w Polsce i przez polskich instruktorów.

A gdy zobaczyli i uwierzyli, to dziwili się, że nikt na świecie nic o tem nie wie.

Zaniedbaną dziedzinę propagandy polskiej pracy i jej wyników—polskiego udziału w międzynarodowym rozwoju szybownictwa rozpoczyna w ostatnich miesiącach swego życia ś. p. Z. Laskowski. Władając dobrze kilkoma językami, zamieszcza szereg artykułów w czasopismach lotniczych Anglji i Francji, ale zły los przerywa tragicznie pasmo tego obiecującego i młodego jeszcze, a już wielce zasłużonego życia.



CW-II. Fot. J. Getslerowa.



„Czajka" kabinkowa. Fot. J. Getslerowa.

Szybowce

Z nowych konstrukcyj szybowców, które w r. ub. w Bezmiechowej latały:

„Czajka" III nie wniosła nic nowego. Różniła się od „Czajki" I [1]) tylko zmniejszoną powierzchnią nośną. Obcięta i skrócona na życzenie klijenta, zbudowana do szurań, by się od ziemi nie odrywała, niewiele gorzej od swego pierwowzoru żaglowała, a okazała się ponadto stateczniejszą i przyjemniejszą w prowadzeniu.

CW II był ulepszeniem starej konstrukcji z 1929 i 1930 r., wyjątkowo ówcześnie dobrej i udatnej. We wszystkiem zmieniony i poprawiony, nie okazał się dużo lepszym od swego pierwotypu. Wystarczająco zwrotny i posłuszny, służył głównie do treningu zaawansowanych pilotów w lądowaniach z wiatrem pod górę.

Szybowcem SG-28 inż. S. Grzeszczyk, już poraz drugi w ciągu jednego roku, dał pouczający przykład i wzór dużej wydajności pracy.

W połowie kwietnia otrzymuje nań zamówienie, a już w połowie maja Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie przystępują do jego budowy i 1 lipca oba szybowce tego konstruktora: stary już i spracowany „Lwów" oraz nowiuteńki i nieznany jeszcze SG-28 sta-



„Czajka" kabinkowa. Fot. J. Getslerowa.

[1]) długiej, bezkabinkowej.

ją na Wasserkuppe do współzawodnictwa z najlepszemi konstrukcjami niemieckiemi.

Ich lekka, a przytem dostatecznie sztywna i mocna budowa, ich śmiałe i oryginalne rozwiązania konstrukcyjne, a w szczególności proste i niezawodne sterowanie oraz ładne linje wzbudziły duże zainteresowanie Niemców, a podziw innych cudzoziemców.

Oba znalazły się wśród 18 szybowców (na 48) dopuszczonych bez żadnych ograniczeń do wszelkich kategoryj lotów i, pomimo niezbyt starannego warsztatowego wykończenia, a w szczególności wygładzenia i polakierowania ich zewnętrznych powierzchni— w locie niewiele ustępowały najlepszym szybowcom niemieckim.

Oba zewnętrznie podobne, jakkolwiek poza układem i sterowaniem nie miały nic wspólnego. Różne profile skrzydeł i kadłubów, inne kształty i wymiary, inny dobór powierzchni tak nośnych jak i sterowych.

Inż. S. Grzeszczyk reprezentuje typ konstruktora i pilota w jednej osobie. Sam dużo lata, lata w różnych warunkach i niewątpliwie temu należy zawdzięczać, że oba jego szybowce uwzględniają i dolę pilota. Ich duża zwrotność, wygodne siedzenia, czułe i lekkie sterowania sprawiają, że nawet po kilku godzinach lotu w najcięższych warunkach nie odczuwa się zbytniego zmęczenia.

Na „Lwowie" latał dużo — wyżej podpisany, a na SG-28 w październiku w Bezmiechowej wykonali po kilka lotów: Z. Oleński, B. Baranowski, T. Ciastuła, ś. p. Z. Laskowski oraz W. Polny i nikt się z nich zbytnio nie uskarżał na bezwładność, właściwą wszystkim szybowcom rasowym o podobnej rozpiętości.

Szybowcem SG-28 inż. S. Grzeszczyk, już poraz drugi w ciągu jednego roku, wykazał, że potrafi być nietylko wytrawnym pilotem, ale i konstruktorem.

Inny typ konstruktora reprezentuje A. Kocjan. Sam również jest pilotem, ale lata stosunkowo niewiele, gdyż nie pozwalają mu na to warunki jego pracy zawodowej. Utrzymuje natomiast ciągły i nieprzerwany kontakt ze wszystkimi, którzy latają na jego konstrukcjach i bez cienia urażonej dumy chętnie przyjmuje wszystkie uwagi o ich wadach lub brakach. Sam o nie prosi. Stale swe „Czajki" poprawia i doprowadza je do granic niemal doskonałości.

We wrześniu ub. r. wypuszcza nowy typ szybowca szkolnego — „Wronę", której ciekawa jest geneza powstania.

Utarło się bowiem było przekonanie, że szybowiec szkolny do szkolenia początkowego, ślizgowego nie może być ani lotny, ani czuły i że z tego powodu lotne i czułe „Czajki" nie nadają się do początkowych lotów ślizgowych.

Na pierwszych dwóch wiosennych kursach szkolnych ub. r. nie miałem nic innego poza „Czajkami". Musiałem je z konieczności, i nie bez obaw, użyć i do szkolenia początkowego. I ze zdziwieniem już po kilkunastu lotach zauważyłem, że stare zasady były z gruntu fałszywe i że wprost przeciwnie: szybowiec szkolny im czulszy i zwrotniejszy, im lotniejszy — tem lepszy. Dalszych kilkaset lotów utwierdziło mnie tylko w tem przekonaniu.

W czerwcu dałem wyraz w rozmowie z A. Kocjanem swym nowym doświadczeniom i zmienionym zapatrywaniom, a już we wrześniu Warsztaty Szybowcowe na Pradze — nowa i ruchliwa placówka szybowcowa — wypuściły cztery „Wrony", zbudowane według nowych założeń i dostosowane do nowych zapatrywań.

Dwie z nich otrzymała Bezmiechowa dla próby — dla sprawdzenia ich użyteczności i przydatności.

Jedna z nich była eksperymentowana: szkoliła surowych, służyła zaawansowanym, próbowana była do lotów żaglowych, a zdarzyło się nadto, iż była kilka razy podłamana. Druga pracowała spokojnie, normalnie — szkoliła masowo. Obie zdały egzamin celująco i szybowiec „Wrona" uzyskał opinję najlepszego w Polsce szybowca szkolnego.

Szybowiec „Wrona" jest zadziwiająco lekki, waży zaledwie 68 kg — najlżejszy chyba w świecie. Przez zastosowanie specjalnego profilu — niewiele mniej lotny od „Czajek", czego najlepszym dowodem 40-minutowy na nim lot żaglowy 90-kilogramowego Z. Oleńskiego. Jego lekkość i małe wymiary sprawiają, że jest najzwrotniejszy ze wszystkich szybowców, jakie znam w Polsce. Jest przytem tak czuły, że wyczuwa się w locie najmniejszy podmuch wiatru i najmniejszą jego zmianę.

Jego zaś małe obciążenie jednostkowe i wynikająca stąd mała chyżość lotu, przy dużej lotności, pozwala na zmianę i ulepszenie dotychczasowej metodyki szkolenia.

Ale bodaj największą jego zaletą jest tak duża stateczność, że można go przeciągnąć niemal do pionu i wpierw się na ogon, nim na skrzydło ślizgnie.

Wszystkie te piękne cechy aerodynamiczne nie zostały bynajmniej okupione zmniejszeniem mocy. Budowa „Wrony" jest wystarczająco sztywna i mocna, a przytem dostatecznie elastyczna na twarde lądowania.

Pozatem jest prosty i łatwy w montażu, wygodny w transporcie, zajmujący mało miejsca w hangarze.

To wszystko czyni go tanim i bardzo użytecznym.

Przyszłość.

Dobiegając do kresu swego sprawozdania, jeszcze słów kilka — kilka rzutów myśli na najbliższe pięciolecie.

W r. 1929, by ulżyć szybowcowi, by latać godzinę — piloci wszystko zbyteczne wyrzucali, ba — nawet buty zdejmowali. I jeszcze w r. 1930, a nawet 1931 lot godzinny był zdarzeniem dnia, a niekiedy i tygodni całych. Rok ubiegły przyniósł ich tyle, że lot nawet cztero- czy pięciogodzinny nie robił już żadnego wrażenia.

Okres zdobywania podstaw polskiej techniki żaglowania jest już poza nami. I poza nami jest już okres budowania zasad polskiej metodyki szkolenia w pilotażu na szybowcach. Rozpoczęliśmy loty termiczne, loty nad lasami i w chmurach. Rozpoczęliśmy nadto żaglowe przeloty. W tym kierunku dalej pójdziemy i nie wątpię, że za lat kilka — dzisiejsze 15 km. przeloty żaglowe będą tem, czem były godzinne loty żaglowe pięć lat temu.

Mimo to...

Żywot szybownictwa byłby chimeryczny, a jego byt nietrwały, gdyby prądy wznoszące były tylko w górach i gdyby tylko w górach można latać bez silnika.

Doświadczenia niemieckie i trochę naszych własnych stwierdzają, że prądy wznoszące są wszędzie i że latać bez silnika można wszędzie, gdzie choć trochę jest atmosfery i promieni słońca.

Już od roku pracuje inż. S. Grzeszczyk nad metodyką i techniką t. zw. lotów holowanych, lotów nad terenami płaskiemi, dla których hol samolotu czy samochodu jest tylko sposobem startu. Startuje raz poraz w Warszawie, Lwowie, Katowicach, w Bezmiechowej, Krakowie, Półwiesku i Lidzbarku, pokrywa na holu trasę ponad 2000 km., próbuje prądów termicznych na czole burzy i nad Warszawą—zdobywa doświadczenie, by rozpocząć nowy etap rozwoju polskiego szybownictwa.

I w jednym z tych lotów już poraz drugi ulega ciężkiemu wypadkowi. Niech mi więc będzie wolno jeszcze raz podkreślić jego pięcioletnią, bezinteresowną i ofiarną, pionierską pracę.

Tak więc przyszłość, najbliższe pięciolecie — to loty termiczne, loty w chmurach oraz żaglowe przeloty tak w górach, jak i nad płaskiemi terenami.

Inż. Cz. J. Kączkowski

NASI CZOŁOWI

Kiedy sięgniemy myślą lat niewiele wstecz, w początki dziejów lotnictwa — ujrzymy kilku zaledwie, może najwyżej kilkunastu wybitnych lotników. Któż nie słyszał, nie czytał we wstępach historycznych do wielu książek lotniczych o pionierach skrzydlatej idei: braciach Montgolfier, Lilienthalu, braciach Wright, Blériot, Santos Dumont i niewielu innych, równych im zasługami i sławą?

I pomyślmy: ci wybitni, których nazwiska nie przeminą i trwać będą poprzez dzieje, jako potężne pomniki Człowieka Zdobywcy — ci nieliczni wybitni stanowili wówczas całą kadrę lotniczą. Tę garstkę bohaterów otaczało przecież olbrzymie morze niedowiarków, szydzących z ich prometejskich walk o wydarcie niebu Skrzydeł dla człowieka. Niezmierzone morze patrzących z politowaniem na pierwsze loty — odbywane w jakże ciężkich i trudnych warunkach — filistrów, od których miast poparcia i pomocy można było oczekiwać wrogiej postawy i samosądów nad latającymi szaleńcami i ich prymitywnemi aparatami.

Na nich to, na tych Pierwszych Lotnikach, wspierała się wówczas jedynie i wyłącznie cała, nosząca w sobie zaródź niesłychanej potęgi, idea skrzydlata.

Jakże nieugięte, jakże hartowne musiały to być duchy tych Pierwszych Pilotów!...

Tak było kiedyś.

A dziś?...

Dziś nad wszystkiemi kontynentami i oceanami świata grzmią silniki samolotów — po plastycznych mapach lądów i grzebieniastych wód przesuwają się chybkie cienie cichych balonów i szybowców: Powietrze zostało zdobyte!... Jak, wiele wieków temu, zdobyte zostało Morze.

Szczupła garstka pionierów lotnictwa rozrosła się w wielką, międzynarodową armję pilotów.

Dziś poprzez poszczególne etapy swego rozwoju — poprzez zastosowania do celów wojennych, komunikacyjnych i handlowych — weszło lotnictwo w krew szerokich mas i stało się wreszcie sprawą człowiekowi najbliższą, najosobistszą: dostarczającym wspaniałych, nieporównanych przeżyć skrzydlatym sportem.

Dziś całe rzesze ludzi różnego wieku, wszelakich zawodów i klas społecznych są związane z lotnictwem węzłami gorącego umiłowania. Powstała wielka rodzina lotnicza, dla której wszystko, co się dzieje w powietrzu, jest interesujące i bliskie.

Tak już jest, że każda gromada ludzi, dążących w pewnym kierunku, musi dostawać bodźce i zachętę do parcia naprzód. W sportach takiemi podniętami są rekordy — nazwiska mistrzów są podawane z ust do ust, a wyczyny ich komentowane żywo i — stawiane za przykład, do którego należy dążyć.

I lotnictwo współczesne wyłoniło z siebie ekstra klasę międzynarodową pilotów, których nazwiska błyszczą niby gwiazdy pierwszej wielkości. Lindbergh, Byrd, Kingsford Smith, Hinkler, Amy Johnson-Mollison, Amelja Erhardt i inni... Oni to są prawymi następcami pierwszych pionierów lotnictwa, oni wykreślają nowe szlaki podniebne, ich wyczyny budzą w tłumach dreszcz podziwu i entuzjazmu.

Ale wspaniałe ich dzieła mogą wydawać się zbyt dużym odskokiem od naszych warunków i możliwości, czy to osobistych, czy innej natury. Dlatego są dla nas raczej niby nowemi wersjami mitu o Ikarze.

Każdy naród ma jednak i bliższych ogółowi wybitnych pilotów, swoją eskadrę asów. Z ich czynów promieniuje bezpośrednio ku ogółowi lotników nowa energja i zapał do pracy. Słysząc o nich, czytając, a nierzadko i stykając się z nimi w życiu codziennem, młodsi ich koledzy lotnicy przejmują ich tężyznę, odwagę i zapał. A szerokie rzesze społeczeństwa, które coraz żywszą nawiązują łączność z lotnictwem, czerpią z ich czynów otuchę i coraz mocniejszą wiarę w skrzydła.

Dlatego dobrze jest i pożytecznie przypominać ogółowi lotnicze życie jego narodowych asów — życie, płynące równolegle do naszego, a przecież jakże pokrewne w swej nieugiętej i ofiarnej służbie skrzydlatej — życiu owych pierwszych pionierów lotnictwa.

To też z największem uznaniem i radością witamy inicjatywę Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, który, święcąc pierwsze pięciolecie swego istnienia (d. 15 grudnia 1932), zestawił skład polskiej eskadry asów.

W dniu 28 grudnia r. z. podczas przyjęcia w lokalu klubowym p. pułk. Rayski wręczył imieniem A. R. P. szesnastu pilotom dyplomy tej treści:

„Aeroklub R. P. wyraża niniejszem panu XY uznanie za wyczyny dokonane w dziedzinie lotnictwa sportowego w charakterze pilota". Dyplomy te, z datą 15.XII.1932, podpisane zostały za Zarząd główny A. R. P. przez pp.: pułk. Rayskiego, ppułk. Filipowicza i mjr. Kwiecińskiego.

Należy nadmienić, że przy wyborze brane były tylko zalety sportowe, z całkowitem pominięciem zasług na polu propagandowem i organizacyjnem. Nie braną była również pod uwagę służba wojskowa. Oto nazwiska szesnastu, których życie to nieprzerwana, twarda i ofiarna służba w lotnictwie, których czyny to wspaniałe zwycięstwa Człowieka nad Żywiołem — i krótkie, suche wzmianki o ich działalności lotniczej:

Kpt. Babiński Zbigniew z Aeroklubu Warszawskiego — jeden z najwybitniejszych popularyzatorów sportu lotniczego, który, obrawszy sobie hasło: „precz z lotniskiem sztucznem — ląduję wszędzie", dokonał niewiarogodnej ilości przelotów po kraju na swym dziś historycznym już samolocie turystycznym JD 2 oraz „Kogutku". Ma on za sobą ponad 1.000 lądowań na przygodnych terenach. Brał udział w Challenge'u 1930 kończąc raid po za konkursem oraz w IV K. K. S. T.

Kpt. Bajan Jerzy z Aeroklubu Krakowskiego — świetny myśliwiec i pierwszorzędny pilot turystyczny. Brał udział w r. 1929 w święcie lotniczem w Bukareszcie oraz w Locie Małej Ententy i Polski, w roku 1930 — w Challenge'u, w roku 1931 w Międzynarodowym Meetingu w Zagrzebiu, gdzie dał głośny swego czasu pokaz pełnej akrobacji na RWD4, nie chcąc ustąpić zagranicznym współzawodnikom, w roku 1932 zdobył pierwsze miejsce w locie alpejskim, wreszcie w ostatnim Challenge'u został sklasyfikowany jako 11-y.

Por. dr. Czarkowski-Golejewski Kajetan z Aeroklubu Lwowskiego — ułan i lotnik, sławny ze swego zakrojonego na światową miarę samotnego lotu na Daleki Wschód w roku 1931, przerwanego katastrofą w Sjamie, w której stracił oko. „Z krwi i kości" typ sportowca.

Inż. Drzewiecki Jerzy z Aeroklubu Warszawskiego. Nie mniej świetny pilot, jak konstruktor, mający za sobą szereg przelotów długodystansowych, m. in. pierwszy raid po Polsce na krajowym samolocie turystycznym w r. 1929, udział w III i IV K. K. S. T., II i III Locie Pol.-Zach. Polski; zdobywca dwuch rekordów światowych na samolotach



U góry od lewej: Grzeszczyk, Bajan, Skarżyński, St. Karpiński, Orliński, Giedgowd, Czarkowski, Babiński, Płonczyński.
U dołu: Kalina, Drzewiecki, Skrzypiński, Hynek, Pomaski, Makowski i T. Karpiński.

turystycznych II kat. uznanych przez FAI: szybkości oraz wysokości.

Kpt. Giedgowd Ignacy z Aeroklubu Warszawskiego, jeden z najstarszych pilotów — 1-a nagroda w locie okężnym po Polsce w r. 1924, lot do Szwajcarji, międzynarodowe zawody lotnicze w Zurychu 1924, raid po Europie 1925, udział w Challenge'u 1930, III K. K. S. T., II Locie Poł.-Zach. Polski, sklasyfikowany jako 18-y w Challenge'u 1932.

Inż. Grzeszczyk Szczepan z Aeroklubu Lwowskiego — pionier szybownictwa polskiego, mający za sobą rekordowe loty na szybowcach, zainicjował i rozpoczął w Polsce loty na holu. Pozatem pierwszorzędny pilot turystyczny, zdobywca drugiej nagrody w III K. K. S. T.

Por. Hynek Franciszek — doskonały pilot balonowy, zdobywca pierwszej nagrody w III zawodach balonowych krajowych oraz szóstego miejsca w międzynarodowych o puhar Gordon-Bennett'a w r. 1932.

Kpt. Kalina Kazimierz — jeden z pierwszych pionierów lotnictwa sportowego, oblatujący pierwsze konstrukcje samolotów turystycznych. Zdobywca pierwszego miejsca w I K. K. S. T. w r. 1927; brał udział w I Locie Małej Ententy; uczestnik lotu Warszawa — Bagdad — Kair — Warszawa, przerwanego w Bagdadzie.

Karpiński Tadeusz z Aeroklubu Warszawskiego — popularny pilot Polskich Linij Lotniczych „Lot", w których przeleciał bez najmniejszego wypadku przeszło 600.000 km.; b. instruktor szkół pilotażu w Dęblinie i w Bydgoszczy. Udział w Challenge'u 1930 (przerwany nagłą chorobą) oraz w Challenge'u 1932, gdzie zajął 9-e miejsce.

Kpt. Karpiński Stanisław — bohater raidów długodystansowych: w roku 1931 na trasie Warszawa — Bukareszt — Konstantynopol — Rzym — Turyn — Londyn — Warszawa i w r. ub. do Egiptu i Afganistanu.

Mjr. Makowski Wacław, dyrektor nacz. L. L. „Lot" — doskonały pilot wojskowy i turystyczny, jeden z najstarszych pionierów sportu lotniczego. Zyskał drugie miejsce dla samolotu PWS-3 w I K. K. S. T. w r. 1928, brał udział w locie eskadry pułk. Rayskiego do Turcji, w meetingu w Vincennes, oraz w II Locie M. Ententy na jedynym wówczas krajowym samolocie R VIII. W r. 1929 wykonał lot Warszawa — Barcelona bez lądowania w ciągu 12 godz. i z powrotem.

Kpt. Orliński Bolesław z Aeroklubu Warszawskiego — najpopularniejszy lotnik polski, bohater niezapomnianego lotu Warszawa — Tokjo — Warszawa w r. 1926, podczas którego, uszkodziwszy skrzydło swego Bregeuta, i drugie obdarł podobnie z płótna „dla symetrji" i lot dokończył. Zabłysnął wspaniałym talentem na Międzynarodowych zawodach lotniczych w Cleveland w r. 1931 wobec najpierwszych akrobatów świata. Słynny oblatywacz niepodzielnie z jego imieniem związanych konstrukcyj Państwowych Zakładów Lotniczych. Brał udział w Challenge'u 1930 i 32 oraz w III K. K. S. T.

Płonczyński Stanisław z Aeroklubu Warszawskiego—jako pilot P. L. L. „LOT" przeleciał przeszło 600.000 km.; b. instruktor pilotażu 1 p. lotn. W Challenge'u 1930 zdobywa nagrodę Ministra Komunikacji R. P. jako najlepszy zawodnik polski.

Por. Pomaski Janusz — zwycięski pilot balonowy; zdobywca pierwszej nagrody w IV i V zawodach krajowych oraz czwartego miejsca w zawodach międzynarodowych o puhar Gordon-Bennett'a.

Kpt. Skarżyński Stanisław — bohater wspaniałego lotu nad Afryką na trasie 26.000 km.; uczestnik Rallye Bukareszt w r. 1931; współuczestnik, jako pilot samolotu holującego, pierwszych w Polsce lotów wleczonych inż. Grzeszczyka.

Por. Skrzypiński Henryk z Aeroklubu Poznańskiego — wypróbowany pilot turystyczny, zdobywca I miejsca w III K. K. S. T. w II kat. samol., brał udział w Rallye Bukareszt w r. 1931, zdobywając trzecie miejsce i w drodze powrotnej pobił rekord długotrwałości lotu bez lądowania (Jassy — Poznań) na RWD — 2; pozatem brał udział w Locie M. Ententy w r. 1930 zajmując najlepsze miejsce wśród Polaków.

Taki jest skład wyróżnionej drużyny naszych pilotów, zasłużonych skrzydlatemu sportowi.

Jeśli wspomnimy jeszcze tych, którzy od nas odeszli — z niezapomnianemi, żywo widniejącemi przed naszemi oczami postaciami Szałasa, Idzikowskiego wreszcie Żwirki i Wigury, zamykającymi klucz odlatujących w nieskończoność bohaterów, jeślibyśmy dodali liczny zastęp pilotów wojskowych na czele z szefem Departamentu Aeronautyki p. pułk. Rayskim, który, zresztą, tylko przez wrodzoną skromność nie znalazł się w rzędzie wyróżnionych, mając za sobą bogatą kartę sportowo-turystyczną — wówczas stwierdzimy z dumą i radością, że mieliśmy, mamy i napewno zawsze mieć będziemy pilotów-sportsmenów wysokiej klasy, tworzących prawdziwą eskadrę asów.

Kpt. Zbigniew Babiński

Z powodu wyróżnień pilotów sportowych*)

Okres wojny dla nas lotników trwa wiecznie. Każdy lot to walka z żywiołem mniej lub więcej zażarta, jawna lub podstępna. Każdy start ambitnego pilota to początek nowego etapu tej walki, wyczerpującej jego zdrowie i nerwy, a niekiedy kładącej jego życiu kres nieoczekiwany.

A jednak piękno lotu, ogrom wrażeń i różnorodność przygód kusi i wabi coraz to nowe zastępy młodzieży do szkól pilotażu. Rosną szeregi młodych zapaleńców, mnożą się zastępy marzycieli o własnych samolotach. Nikt z nich nie myśli poważnie o możliwości wypadku czy katastrofy, a jeżeli nawet przyjdzie mu do głowy myśl podobna, to pocieszy się zaraz rozumowaniem, że zginą względnie odpadną bądź zuchwalcy, bądź niedołęgi. Wystarczy pewna doza ostrożności, rozwagi i talentu, aby latać długo i szczęśliwie.

Takie egoistyczne, a jednak ścisłe i logiczne rozumowanie było przed kilkunastu laty podstawą mojej decyzji szkolenia się w pilotażu. Jestem pewien, że analogiczne przesłanki stanowią o decyzji ostatecznej każdego młodego kandydata na pilota rwącego się do życia i radości oraz wierzącego w swą gwiazdę. Niema chyba zgorzkniałych samobójców wśród licznych rzesz ochotniczej młodzieży rozpoczynającej naukę pilotażu.

A jednak rzeczywistość wykazuje niezbicie, że pomimo

*) Poniższy artykul otrzymaliśmy z następującym listem: „W związku z decyzją A. R. P. podkreślającą zasługi szeregu pilotów sportowych w różnych dziedzinach lotnictwa, przyczem i ja zaliczony zostałem do wybitnych turystów powietrznych, spieszę z wyjaśnieniem, jak wygląda gwiazda przewodnia przyświecająca mi w mej pracy pilota i dlaczego obrałem sobie tak skromne pole działania, zamiast ubiegać się o zdobywanie pustyń i oceanów. Robię to w celu uniknięcia komentarzy osób, które całkiem niesłusznie spychają turystykę krótkoetapową do klasy podrzędniejszych odmian sportu lotniczego, a na pilota tego gatunku patrzą z miłym lecz ironicznym uśmiechem, z reguły zapytując go o jadłospisie zjedzonego podwieczorku lub o wygody noclegu".

ostrożności, rozwagi i talentu łamiemy samoloty, kaleczymy się i zabijamy podawnemu. Najzdolniejsi z nas schodzą z tego świata narówni z początkującymi. 365 nazwisk odczytanych wieczorem 11 listopada na lotnisku warszawskiem na apelu poległych zmusza każdego do poważnych refleksyj.

Koszty utrzymania lotnictwa przez poszczególne mocarstwa świata sięgają zawrotnych sum właśnie wskutek katastrof i strat w sprzęcie i personelu.

Tak sprawy stoją, pomimo, że dziś, w okresie pokoju, bezpieczeństwo lotu jest naczelnem hasłem rozwoju zarówno metod konstrukcyjnych, jak i metod eksploatacji lotnictwa.

Zastanówmy się tylko, jaki stopień osiągnąłby już dziś rozwój lotnictwa, gdyby sumy tracone corocznie na uzupełnienie strat i zapełnianie luk, można było poświęcić wyłącznie na doskonalenie tego cudownego wynalazku i jego rozpowszechnienie? Jak wzrosłoby zaufanie społeczeństwa do lokomocji lotniczej, gdyby czynnik ryzyka skreślić z jego praktyki codziennej.

Gdzież zatem leży największe ryzyko lotu? Oczywiście lotu podróżnego, nie akrobacji popisowych.

Materjały statystyczne, stwierdzające jak duży procent wypadków stoi w ścisłym związku z lądowaniem przymusowem przyczyniły się do rozpowszechnienia mniemania, że ryzyko to sprowadza się do formułki wyrażającej stosunek lądowań przymusowych do wylatanych godzin. To też linje lotnicze szczycą się swą regularnością i punktualnością ruchu, kolosalnemi ilościami godzin lotu przebytemi bez wypadku. Lądowania przymusowe tępi się, bądź też przemilcza, jako niedociągnięcia w organizacji tego ruchu, dążąc wszelkiemi siłami do zlikwidowania ich.

To samo w wojsku. Wypowiedziano wojnę lądowaniom przymusowym, utożsamiając je z wypadkami.

Czy postępowanie takie zasługuje na miano słusznego i celowego?

Słusznego? Tak. Lądowanie przymusowe jest złem, które należy tępić bez litości.

A celowego? Niezupełnie. Ponieważ nie uda się nigdy wytępić zjawiska lądowania przymusowego, można natomiast znieść prawie całkowicie ryzyko z niem związane. A w tej dziedzinie, poza marzeniami o pionowych startach i prostopadłych lądowaniach, nie robi się nic. Zapomina się ciągle, że nie na sprzęt, lecz na personel należy zwrócić główną uwagę. Dowodem niech będzie tabelka zapożyczona z W. W. F. Nr. 8/9 — 32 str .19.

	Wypadki w %		
	z winy personelu	z winy sprzętu	różne
Anglja	65	27	8
Francja	50	40	10

Następna tabelka podaje średnie roczne straty w personelu i sprzęcie w różnych krajach.

	Zabitych	Rozbitych samolotów
Stany Zjednoczone A. P.	55 — 60	220 — 230
Anglja	60 — 70	225 — 250
Italja	65 — 75	275 — 300
Francja	80	350

Inne tabele stwierdzają z całą stanowczością, że większość tych katastrof przypada na lądowanie przymusowe, lub wynikła z nieumiejętności lub niechęci zastosowania w porę tego radykalnego środka ratunku.

Godzę się z faktem, że celowe zarządzenia władz regulujących ruch lotniczy mogą wybitnie zredukować ilość przymusowych lądowań. Jednak redukcja nie stanowi o wytępieniu ich kompletnem. Nigdy nie zbraknie sytuacyj, kiedy lądowanie przymusowe będzie jedynem wskazanem rozwiązaniem splotu nieprzyjaznych okoliczności tak jak dla automobilisty raptowne zahamowanie wozu, nieprzewidziane w programie jazdy, będzie zawsze ostatecznym ratunkiem w niebezpieczeństwie. Końcowy zatem wniosek z mojego rozumowania jest następujący:

Skoro ze zjawiskiem lądowania przymusowego musimy się liczyć jako ze złem koniecznem, — to nie osłabiając bynajmniej tych środków walki z niem, które okazały się słuszne i niezawodne — zwróćmy uwagę na skutki tych lądowań, których uniknąć się nie uda, postarajmy się złagodzić je, a jeżeli to możliwe, to zamieńmy każde lądowanie przymusowe w normalne, spokojne zetknięcie się samolotu z powierzchnią ziemi. Nie identyfikujmy każdego lądowania przymusowego z katastrofą.

Czy środki zmierzające nie do zmniejszenia ogólnej ilości lądowań przymusowych, lecz do zredukowania ilości katastrof podczas tych lądowań posiadamy do dyspozycji? Oczywiście że tak.

Wiadomo jednak, że „pieczone gołąbki nie lecą same do gąbki". Aby nauczyć się lądowania w polu poprawnie i na zawołanie, trzeba ten rodzaj lądowania trenować. Dziwnem jest, dlaczego godzimy się z koniecznością treningu we wszystkich dosłownie odłamach sztuki pilotażu, dlaczego narażamy bez ceremonji życie pilota w lotach np. nocnych, czy też akrobacyjnych, a ten jeden dział pilotażu — i to najważniejszy pod pewnym kątem widzenia — traktujemy jak kopciuszka. O dobroczynnym natomiast wpływie treningu na stopień bezpieczeństwa pilota niech świadczy znów urywek z tegoż artykułu (W. W. F. 7/8 — 32) dotyczący stosunków panujących w U. S. A.:

„Skłonność do katastrof spada u poszczególnych pilotów równolegle do:

1) ogólnej ilości wylatanych godzin i

2) ilości godzin wylatanych w danym roku.

Jeżeli na pilota, który wylatał ogółem 1500 — 2000 godzin przypada rocznie 1 wypadek, to młody lotnik posiadający zaledwie 500 godzin ulega rocznie 2,5 wypadkom".

Jasnem jest chyba, że nie ilość godzin „wiszenia w powietrzu" odgrywa tak ważny wpływ na losy pilota młodego i starego, lecz ilość przygód, przeżyć a nawet wypadków, które już mają oni poza sobą. Jeżeli zatem zależność skłonności do katastrof od treningu udowodniono niezbicie, to trzeba zorganizować ten trening tak, aby każdy lotnik mógł opanować każdą, najbardziej nawet zawiłą sytuację.

Kto z nas lotników pamięta, jakie czynniki wchodzą w grę przy lądowaniach przymusowych, ten zdaje sobie dobrze sprawę, że na żadnem z lotnisk sztuki tej nauczyć się niepodobna, że żadna polityka lądowisk, żadna sygnalizacja terenów sprawy tej nie rozwikła.

Tylko trening, wprawa i doskonalenie się bezustanne pilota stanowi o powodzeniu w sztuce lądowania wszędzie. Ćwiczenia na lotniskach można traktować jako, konieczny zresztą, etap wstępny.

Nie przeczę, że stałe doskonalenie sprzętu oraz rozumna polityka lądowisk mają tu swoją rolę do spełnienia. Jednak fakt liczenia się w przyszłości z obu wspomnianemi czynni-

kami nie usprawiedliwia bynajmniej bezczynności na polu doskonalenia pilota do tego stopnia, aby już przy dzisiejszym stanie techniki sprostał trudnemu zadaniu włożonemu na jego barki.

Czytelnicy „Skrzydlatej" stwierdzą tu zapewne ze znudzeniem, że powtarzam prawie słowo w słowo to samo, o co kopje kruszyłem na jej łamach już w r. 1929. To też spieszę wytłumaczyć, że nie o gołosłowną propagandę „lądowania wszędzie" chodzi mi tym razem, ale o wykazanie związku cyfrowego, opartego na danych statystycznych, zachodzącego między treningiem tego rodzaju a uszkodzeniami sprzętu. Z prawdziwą satysfakcją przekonałem się niedawno, po uporządkowaniu swoich statystyk lotniczych z okresu 1919—1932, że na ogólną ilość 70 przymusowych lądowań w tym okresie (przymus niewątpliwy) mam zaledwie 1 samolot linjowy Potez XXVII i 2 turystyczne rozbite. Zważywszy, że uszkodzenia te odpowiadają 2743 godzinom lotu, można śmiało wynik taki nazwać niezwykłym. Czyż nie jest on równoznaczny z ocaleniem samolotu w 67 wypadkach od rozbicia? Boć przecież stwierdzony przymus lądowania uniewinnia dziś, według konserwatywnych zapatrywań, pilota od odpowiedzialności za wypadek w 100%.

Któż zaprzeczy, że tak mały procent uszkodzeń, przy dużej stosunkowo liczbie lądowań przymusowych — małowartościowość sprzętu jak widać wpłynęła na to—nie jest rezultatem celowego i wytrwale prowadzonego treningu wyrażającego się cyfrą: 1167 dobrowolnych lądowań w polu na coraz to innych terenach przypadkowych?

Muszę się w końcu przyznać, że metoda moja nie jest metodą bezbolesną: podczas treningu uszkodziłem 12 samolotów. Jednak uszkodzenia te nie były tak poważne w skutkach, aby nazwać je katastrofami no i wszystkie prawie przypadają na okres braku doświadczenia. Sądzę, że metoda pozwalająca kosztem uszkodzenia 12 samolotów ocalić od rozbicia 67 zasługuje na to, aby się nią zająć na serjo. Rzeczą ustawodawców niech będzie troska o usunięcie pewnych trudności i przeszkód, hamujących, pozornie częstokroć, powszechne stosowanie tej metody w dziale wyszkolenia i treningu pilota. O stosunku ryzyka lądowania przymusowego mówią cyfry następujące: jeden wypadek (rozbity samolot) przypada na 23 lądowania przymusowe, względnie na 100 lądowań dobrowolnych.

Ryzyko zatem jest 4 — 5-krotnie słabsze.

Zgodnie z obyczajami panującemi obecnie, pozwala się pilotowi zdobywać konieczne w lądowaniu przymusowem doświadczenie tylko jednym sposobem — oczekując biernie na przygody, które mu los ześle. Taki doświadczony... i jeszcze cały pilot jest później łakomym kąskiem dla towarzystwa, które go zaangażuje. O stopniu doświadczenia pilota stanowi suma ogólna przygód, w których brał udział. Aby suma ta była pokaźną cyfrą, trzeba oczywiście wielu lat intensywnego latania, no i dużej ilości połamanego drzewa i kości, bo przecież co 23-e lądowanie przymusowe kończy się wypadkiem. Czyż nie łatwiej zgromadzić pilotowi potrzebne mu w krytycznych chwilach doświadczenie, wychodząc na spotkanie niebezpieczeństw i przygód, stwarzając sobie samemu — o ile to nie stoi w kolizji z zadaniem do spełnienia — warunki ciężkie, lecz podobne do tych, z któremi nieraz będzie miał do czynienia mimowoli. Szybkość postępów będzie dowolna, terminy zdobycia potrzebnego zasobu wiedzy osiągalne w czasie krótszym, a bolesność treningu i straty w sprzęcie 4—5-krotnie mniejsze.

Zestawiając niewielkie stosunkowo ryzyko opisanych ćwiczeń z wielką korzyścią dla całokształtu rozwoju lotnictwa z nich płynącą, stwierdzam raz jeszcze, że argumenty są zbyt silne, aby przejść nad niemi do porządku dziennego.

Skreśliłem te kilka słów na temat dobrowolnych lądowań treningowych w polu dla tych czytelników „Skrzydlatej", dla których niezrozumiałym wydaćby się mógł cel ostateczny tej oryginalnej ale i kosztownej „zabawy". Dzięki „zabawie" tej, uprawianej namiętnie już od szeregu lat zasłużyłem sobie na dyplom uznania od Aeroklubu R. P. i na miano wybitnego pilota turysty. Chyląc czoło przed orzeczeniem najwyższej instancji sportowo - lotniczej w Polsce, nie mogłem jednak oprzeć się chęci udzielenia kolegom - pilotom - nałogowcom za pośrednictwem „Skrzydlatej" tych kilku wyjaśnień, stwierdzających, że nie jestem bynajmniej tajemniczem, samotnem indywiduum, uprawiającem dziwaczne i niebezpieczne ćwiczenia z pobudek conajmniej niezrozumiałych, jeżeli nie podejrzanych, lecz człowiekiem logicznie myślącym i nawet wyrachowanym, widzącym jasno, jak na dłoni, że sposoby, które stosuję prowadzą skutecznie do podniesienia bezpieczeństwa lotu, słowem — optymistą występującym do walki z obozem sceptyków, którzy zachowaniem się swojem stwierdzają w milczeniu niemożność osiągnięcia powodzenia w walce ze skłonnością do katasrof i śmiertelnością w lotnictwie doby obecnej.

Inż. Jerzy Teisseyre

Zasada i konstrukcja autożyra*) [1]

CZĘŚĆ I.

Początki autożyra datują się od roku 1920, kiedy to hiszpański inżynier Juan de la Cierva, na skutek wypadku z jego trzymotorowym dwupłatem, zbudowanym dla armji hiszpańskiej, powziął myśl skonstruowania maszyny, której bezpieczeństwo w locie nie zależałoby, jak przy normalnych samolotach, od szybkości poziomej, lecz było całkowicie od niej uniezależnione.

W pracach swych wybitny ten wynalazca z góry odrzucił ideę helikoptera jakoteż ideę skrzydeł bijących powietrze — jako niedających gwarancji powodzenia. Rozpoczął natomiast calą serję żmudnych prób ze skrzydłami rotującemi, które zastępowały normalne, stałe skrzydła samolotu, wychodząc z założenia, że — o ile uda mu się stworzyć typ maszyny o samoczynnie rotujących skrzydłach, których szybkość obrotowa byłaby niezależna od szyb-

[1]) Artykuły niniejsze stanowią część obszerniejszej pracy na temat teorji i konstrukcji autożyra. Opuszczono w nich prawie całkowicie część teoretyczną ze względu na sportowy charakter pisma.

Całość, wraz z częścią teoretyczną, ukaże się później osobno.

Pracę podzielono na następujące części:

1) Historja — początki wynalazku de la Ciervy.
2) Zasada autożyra.
3) Wyniki badań doświadczalnych.
4) Własności lotne autożyra — wyważenie.
5) Konstrukcja autożyra.
6) Opis kilku istniejących typów autożyra; ich charakterystyki.
7) Perspektywy dalszego rozwoju — zalety i wady autożyra.

kości samej maszyny — to problem bezpieczeństwa będzie zadawalniająco rozwiązany.

Pierwszy jego aparat posiadał dwa czterośmigłowe zespoły, umieszczone pionowo jeden nad drugim, na wspólnej osi i obracające się w przeciwnych kierunkach, celem wyrównania wyporów. Rozwiązanie to nie dało żadnych wyników wskutek wzajemnego wpływu obu rotujących w przeciwnych kierunkach zespołów.

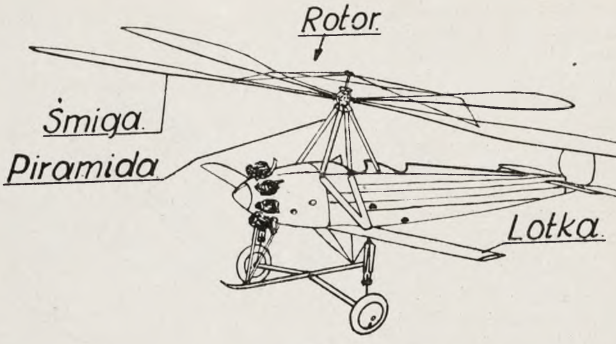
Następne rozwiązanie przedstawiało się w postaci jednego trój-ramiennego rotoru, ze specjalnem urządzeniem pozwalającem zmieniać kąty natarcia łopatek rotoru przez pilota, celem wyrównania różnicy wyporów po stronie łopatek biegnących w kierunku ruchu maszyny i łopatek biegnących w kierunku przeciwnym. W rozwiązaniu tem była jednak zbyt wielka komplikacja konstrukcji, jakkolwiek sama idea przewyższała poprzednią.

Następną maszyną de la Ciervy było autożyro o pięciu sztywnych łopatkach (śmigach). Maszyna ta odniosła pierwszy sukces, albowiem wzbiła się w powietrze — jednak działanie żyroskopowe wirujących mas rotoru było zbyt wielkie i nie dało się zrównoważyć, wskutek czego maszyna po podniesieniu się na bardzo nieznaczną wysokość od ziemi pochyliła się i, uderzając o ziemię, uległa rozbiciu.

Przy czwartym typie zastosowano zatem przegibne (zawiasowe) umocowanie śmig, co było niezwykle udanem rozwiązaniem problemu i utorowało drogę dalszemu rozwojowi autożyra. Stateczność boczną przy tej maszynie zyskiwano przez pochylenie całego rotoru w prawo lub w lewo, zależnie od woli pilota. Następnie maszyna ta została nieco przerobiona przez dodanie lotek umocowanych z obu boków kadłuba, co zapewniało jej lepszą stateczność boczną.

Prototyp ten wykonał pierwszy udany lot na przestrzeni około 180 m, jako pierwsza maszyna typu skrzydeł niestałych, mogąca się wykazać takim wynikiem.

Doświadczenia te zajęły wynalazcy około 5-ciu lat wysiłków, dzięki którym jest dziś autożyro pierwszą i jedyną maszyną tego typu zdolną do lotu. W czasie dalszych prób zdarzył się tylko jeden poważny wypadek, a mianowicie pęknięcie jednej ze śmig u jej nasady w czasie lotu. Wypadek ten miał miejsce w lutym 1927 roku podczas lotu kpt. Courtney'a. Aparat, z trzema pozostałemi śmigami, ciągle obracającemi się, wylądował ciężko na ziemi, bez poważniejszych uszkodzeń pilota.



Rys. 1

Wypadek ten zmusił jednak konstruktora do dalszych badań. Okazało się, iż przyczyną urwania się śmigi był zmienny moment gnący, występujący w płaszczyźnie rotoru. Zaradzono temu w ten sposób, że prócz jednego przegubu, który istniał dotychczas pozwalając na ruch śmig w górę i w dół, dodano przegub drugi — w płaszczyźnie do poprzedniego prostopadłej, dozwalający na ruch śmig w płaszczyźnie rotoru. Od tego czasu nie było żadnego wypadku na maszynie typu autożyra i odtąd też rozpoczyna się bardzo szybki jej rozwój [1]).

Autożyra zaczyna budować najpierw Anglja, gdzie powstaje w roku 1926 specjalne towarzystwo do eksploatacji wynalazku p. f. „De la Cierva Ltd." oraz w Ameryce, gdzie budują autożyra firmy: Kellet Pictarin i gdzie obecnie jest w ruchu wielka liczba tych maszyn, zarówno prywatnych jak i państwowych.

W Niemczech buduje autożyra firma „Focke Wulf", zaś we Francji „Weymann—Lepère" i „Lioré et Olivier".

Autożyro jest odpowiedzią na potrzeby lotnictwa i tych szerokich rzesz, które zawsze dążyły do tego, by móc latać zupełnie bezpiecznie. Wydaje mi się, że wynalazek ten stanowi największy krok naprzód od czasów braci Wright.

Zasady autożyra

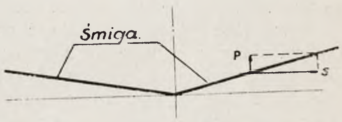
Nie będziemy rozpatrywali tu teorji autożyra, która jest stosunkowo skomplikowana i przedstawia znaczne trudności do opanowania, zwłaszcza teorja ściślejsza, uzupełniona i rozwinięta przez H. Lock'a w roku 1927[2]).

Pierwszą, przybliżoną teorją autożyra podał w roku 1926 H. Glauer [3]). Tutaj podam krótko samą zasadę wynalazku, która jest w istocie swej prosta.

Autożyro jest to „samolot", w którym normalne nieruchome skrzydło zastąpiono wiatrakiem, czyli tak zwanym rotorem, złożonym z kilku śmig obracających się automatycznie podczas lotu maszyny pod działaniem wypadkowej z sił aerodynamicznych występujących w rotorze.

Rotor ten, osadzony swobodnie na osi, umocowany do piramidy ponad kadłubem, ma stosunkowo dużą średnicę i duże wydłużenie łopatek. Łopatki identyczne, o profilu symetrycznym, wprawione w ruch wirowy dają wypór unoszący maszynę do góry (Rys. 1).

Dzięki przegubom śmigi ustawiają się w locie pod pewnym kątem do płaszczyzny poziomej; tak, że zachodzi stale równowaga między momentem wywołanym siłą ośrodkową samej śmigi „S" a momentem siły nośnej (i ciężaru śmigi) „P" (Rys. 2).



Rys. 2.

Rozwiązanie to za jednym zamachem usuwa nierówności wyporów poszczególnych śmig, jakoteż znosi moment żyroskopowy rotoru. Prócz tego, śmigi prawie całkowicie zabezpieczone są przed wystąpieniem w nich momentów

[1]) Już po przygotowaniu niniejszego artykułu do druku, kroniki podały o pierwszym śmiertelnym wypadku, który zdarzył się w grudniu z przyczyn dotychczas niewyjaśnionych pilotowi Martinowi na typie wystawionym w ostatnim Salonie Paryskim. Szczegółów brak. — Przyp. Red.

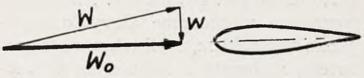
[2]) Aeronautical Research Comitee — Nr. 1127 — Furtcher Development of Autogyro Theory.

[3]) Aeronautical Research Commitee — Nr. 1111.

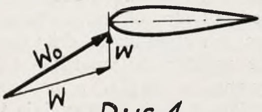
gnących, ponieważ stale ustawiają się same w kierunku wypadkowej siły aerodynamicznej i siły odśrodkowej, przez co siła wyporu wywołuje w poszczególnych śmigach prawie wyłącznie naprężenie tnące. W ten sposób rotor przedstawia w locie bardzo płaski stożek o lekko zmiennym kształcie, którego oś geometryczna wychylona jest nieznacznie w bok w stosunku do rzeczywistej osi obrotu (o czem jeszcze niżej, przy wyważeniu autożyra).

Nierówność wyporu łopatek pochodzi stąd, że łopatka, względnie śmiga idąca do przodu, otrzymuje większą szybkość a przez to i większy wypór niż łopatka idąca do tyłu. Powstaje zatem moment starający się wywrócić całą maszynę w jedną stronę.

Teoretycznie istnieje kilka sposobów zrównoważenia tego momentu.



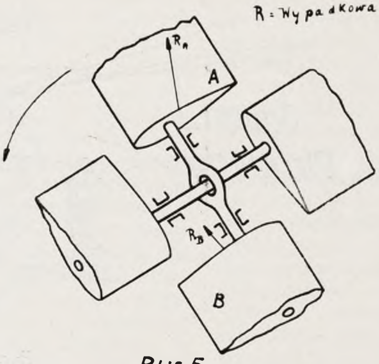
Rys.3.



Rys.4.

Pierwszy z nich, zastosowany przez de la Cierve, polega na umożliwieniu łopatkom ruchu w górę i w dół (o czem mówiliśmy powyżej). Mianowicie łopatka idąca do przodu w kierunku ruchu autożyra otrzymuje większą szybkość względną (W), ponieważ szybkość posuwista maszyny sumuje się z szybkością obrotową łopatki, zatem dostaje ona zwiększony wypór, który podnosi ją do góry. Przez ten ruch łopatka poddana jest działaniu nowej szybkości „w", skierowanej z góry do dołu tak, że szybkość wypadkowa „Wo" trafia łopatkę pod mniejszym kątem, zmniejszając tem samem jej wypór (Rys. 3).

Odwrotnie ma się rzecz z łopatką idącą do tyłu. Opada ona w dół doznając przez to nowej szybkości, skierowanej ku górze — „w", przez co szybkość wypadkowa „Wo" atakuje łopatkę pod większym kątem, wywołując w ten sposób zwiększony wypór (Rys. 4).

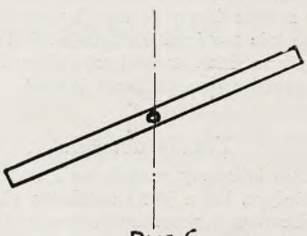


Rys.5.

Drugi sposób zrównoważenia momentu sił aerodynamicznych polega na tem, że dwie przeciwległe łopatki osadzone są sztywno na wspólnej osi, a oś ta jest osadzona obrotowo w swych łożyskach i przez obrót zmienia kąty natarcia obu łopatek (Rys. 5).

Np. łopatka „A" idąc do przodu otrzymuje zwiększony wypór w stosunku do łopatki „B", osadzonej na tej samej osi. Ponieważ wypadkowe obu profili leżą poza osią obrotu, przeto oś ta wraz z łopatkami „A" i „B" obróci się w ten sposób, że kąt natarcia łopatki „A" zmniejszy się, zaś zwiększy się kąt natarcia łopatki „B". Obrót ten następuje automatycznie i trwa tak długo, aż wypory obu śmig zrównoważą się. System ten stosuje konstruktor niemiecki Wildfordt.

Przy systemie trzecim (Rys. 6), podobnie jak drugim, łopatki osadzone są wspólnie po dwie na jednej osi; różnica polega tylko na tem, że zamiast obrotu mogą się one wahać naokoło wspól-



Rys.6.

nej osi w ten sposób, iż łopatka prawa idąc w górę powoduje obniżenie się tyle samo łopatki lewej.

Jednak żaden z tych systemów, z wyjątkiem syst. de la Ciervy, który posiada bardzo dogodne możliwości rozwiązania konstrukcyjnego, nie wyszedł jeszcze ze stadjum prób i doświadczeń.

Zasadnicza różnica między zasadą autożyra a helikoptera polega na tem, że przy tej pierwszej, jak wskazuje sama nazwa, ruch obrotowy następuje samoczynnie a zatem rotor nie jest popędzany silnikiem, jak u helikiptera. Ruch postępowy uzyskuje autożyro z pomocą śmigła napędzonego motorem, jak przy normalnym samolocie.

Z punktu widzenia przebiegu przepływu powietrza różnica między autożyrem a helikopterem jest ta, że w rotorze autożyra powietrze przepływa przez płaszczyznę rotoru z dołu do góry, podczas gdy u helikopera, również w ruchu posuwistym naprzód, przepływ powietrza następuje z góry w dół, a więc odwrotnie.

Jak już wyżej powiedziano, ruch obrotowy rotoru jest podtrzymywany w locie automatycznie przez ruch postępowy maszyny. Przed startem należy rotor w jakikolwiek sposób rozruszać — o czem poniżej.

Rotor nowoczesnego autożyra obraca się w locie prawie niezależnie od szybkości lotu maszyny, przyczem ilość obrotów waha się w dość wąskich granicach 160—190 obr/min.

Ta niezależność ilości obrotów rotoru od szybkości lotu powoduje właśnie to, iż bezpieczeństwo lotu jest całkowite, gdyż nawet przy zupełnem zatrzymaniu maszyny w powietrzu ruch roturu nie ustaje, lecz cały aparat opada pionowo w dół z szybkością nieco mniejszą od prędkości spadochronu o tej samej powierzchni i obciążeniu.

Do regulacji obrotów rotoru potrzebne jest stałe skrzydełko (na którem umieszczone są lotki) — rys. 1 — które odciąża rotor z rosnącą szybkością poziomą. W ten sposób ilość obrotów rotoru spada nieco wraz z tą szybkością przy równoczesnym lekkim wzroście kąta stożka rotoru.

Przeciwnie byłoby, gdyby to dodatkowe skrzydełko dawało wypór ku dołowi.

Najlepsze rozwiązanie wymaga kompromisu tak, że — wg. de la Ciervy — na pełnym gazie stosunek szybkości obwodowej końców śmig do szybkości samej maszyny wynosi ok. 1½—2, natomiast przy szybkości minimalnej stosunek ten wynosi ok. 6, przyczem większa część każdej ze śmig otrzymuje prąd powietrza zawsze z przodu (w kierunku ruchu obrotowego).

(d. c. n.).

Ryszard Adamowicz

Organizacja i stan szybownictwa we Francji

Dzięki uprzejmości dyrektora generalnego stow. „Avia" w Paryżu, p. inż. Massenet'a, naszego znajomego z Rhön, i jego współpracowników: dyrektora administracyjnego p. Fossier'a i inżyniera p. Jarland'a — miałem możność zapoznać się z organizacją i stanem szybownictwa w kraju naszych przyjaciół i sprzymierzeńców.

Szereg szczegółów będzie niewątpliwie interesować nietylko naszych szybowników, lecz i tych, którzy w tej, czy innej formie pracują nad rozwojem ruchu szybowcowego w Polsce.

Temat jest tak obszerny, że nie można go wyczerpać w jednym artykule. Pragnę obecnie dać informacje ogólne i najważniejsze szczegóły.

Wydatna pomoc rządu, organizacyj społecznych i sportowych (tak stołecznych, jak i prowincjonalnych), a również intensywna i planowa praca naczelnej organizacji szybowniczej „Avia" — dały już poważne rezultaty i zapewniły dalszy piękny rozwój szybownictwu we Francji.

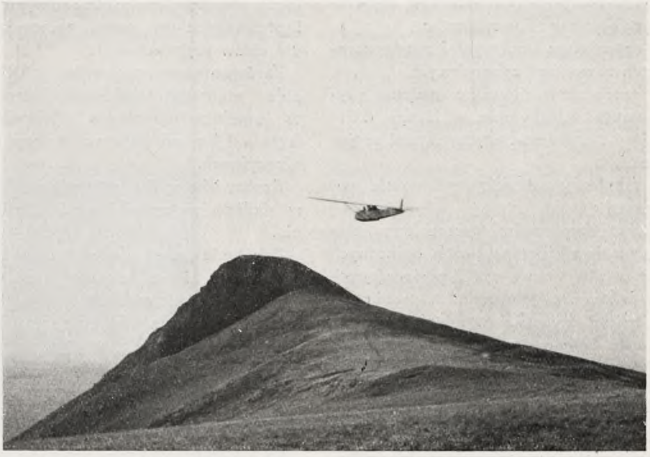
Jeśli chodzi o spopularyzowanie szybownictwa w kraju, to ten cel został już we Francji osiągnięty. Cała Francja jest pokryta klubami i kołami szybowniczemi. Różnych organizacyj, uprawiających szybownictwo, jest w całym kraju blisko 200. Jest to cyfra imponująca, jeśli się zważy, że półtora roku temu organizacyj takich nie było więcej, niż kikanaście.

Rezultat ten ma bardzo doniosłe znaczenie, biorąc pod uwagę założenia, przyświecające pracy szybowniczej Francuzów. ***Traktują oni szybownictwo przedewszystkiem jako czynnik życiowej i istotnej propagandy idei lotniczej w państwie*** i czynnik, wzbudzający zainteresowanie lotnictwem najbardziej szerokich sfer w kraju.

Pomimo dużych rządowych pomocy finansowych i materjałowych, które szybownictwo otrzymuje, ramy organizacyjne są dość luźne, a bezpośredni kontakt czynników rządowych słaby. Bezpośrednim opiekunem szybownictwa jest „Avia", centralizująca w swem ręku wiele uprawnień i obowiązków w stosunku do całego francuskiego szybownictwa. Spełnia ona również funkcje nadzorcze nad lotnictwem bezsilnikowem z ramienia Ministerstwa Powietrza. „Avia" pracuje w bezpośrednim kontakcie z Aeroklubem Francji i korzysta z pomocy Ligi Lotniczej (Ligue Aéronautique de France), będącej odpowiednikiem naszej LOPP. Zadania „Avii", poza troską o ogólny stan i rozwój szybownictwa, są w streszczeniu następujące:

a) opracowywanie dla celów szybowniczych zagadnień naukowych i praktycznych z dziedziny tak konstrukcyj, jak i aerodynamiki i aerologji oraz meteorologji,

b) nadzór nad budową i kontrolą użytkowania szybowców,







Szybowce francuskie „Avia": treningowy 32E i szkolny 11A.

c) udzielanie technicznych rad i dostarczanie za opłatą warsztatowych rysunków organizacjom, zamierzającym zakupić lub zbudować szybowiec we własnym zakresie,

d) pomoc w organizowaniu kół szybowcowych i w pracy wyszkoleniowej przez dostarczanie gotowych odczytów, wysyłanie prelegentów i instruktorów ,

e) organizacja krajowych i międzynarodowych zawodów szybowcowych,

f) zarządzanie głównem centrum szybowcowego wyszkolenia w Banne d'Ordanche i nadzór nad szybowiskami regjonalnemi,

g) szkolenie instruktorów i nadzór nad ich pracą.

„Avia" rozporządza personelem, składającym się z kilkunastu osób, opłacanych z funduszów rządowych, posiadających odpowiednie przygotowanie fachowe i spełnia, oprócz czynności wymienionych wyżej, rolę fachowego organu doradczego Ministerstwa Powietrza dla spraw szybownictwa [1]).

Tereny szybowcowe, będące podstawą istotnego rozwoju szybownictwa, są we Francji ujęte w następującą klasyfikację:

Tereny prowincjonalne (locaux).

Tereny regjonalne (regionaux).

Tereny ogólno-państwowe (nationaux).

Tereny pierwsze są przeznaczone do początkowego szkolenia szybowcowego grup miejscowych.

Niektóre tereny regjonalne zezwalają już na dokonywanie lotów do kategorji B włącznie. Te szybowiska (drugiej kategorji) muszą posiadać urządzenia, pozwalające na przechowanie i reperację szybowców, małe stacje meteorologiczne, oraz pomieszczenia dla pewnej grupy uczniów i obsługi wraz z personelem instruktorskim.

Pełne szkolenie szybowcowe, z lotami żaglowemi włącznie, może odbywać się na szybowiskach ogólno - państwowych (nationaux), przeznaczonych do użytku organizacyj szybowcowych, pracujących na terenach sąsiadujących kilku departamentów Francji. Terenów takich jest w chwili obecnej dwa: Banne d'Ordanche na południu i St. Inglevert na północy. To drugie nie jest jeszcze zagospodarowane wystarczająco.

Centrum szybowcowe w Banne d'Ordanche, odpowiadające co do przeznaczenia naszej Bezmiechowej, jest urządzone w ten sposób, że posiada w drewnianych barakach pomieszczenie dla 30—40 osób z uczniów i obsługi oraz hangar i namioty na kilkanaście szybowców. Jest to centralna szkoła szybowcowa Francji, prowadzona przez „Avię", gdzie szkolą się przyszli instruktorzy szybownictwa, gdzie odbywają się wszelkie loty próbne nowych typów i prowadzona jest praca meteorologiczna dla celów szybowcowych.

Zarówno samo szybowisko, jak i przedpola, stanowią doskonałe tereny. Są to zupełnie niepokryte nieużytki, odległe o 4 km. od głównych arteryj komunikacyjnych.

Szybowisko w St. Inglevert jest jeszcze w stadjum zagospodarowania i urządzania.

Szkolenie na obydwóch szybowiskach rozpoczyna się na wiosnę i trwa do jesieni. Nauka pilotażu żaglowego, przeznaczona dla przyszłych instruktorów, jest bezpłatna. Elewi opłacają tylko utrzymanie. Na koszty prowadzenia obydwóch szkół łoży państwo i departamenty (nasze województwa) za pośrednictwem „Avii" [2]).

Jeśli chodzi o szybowce, to (jak przyznają sami Francuzi) na wielu z nich widać wpływ konstrukcyjnych wzorów niemieckich. Francuzom chodziło nie o stworzenie w szybkim tempie prototypów jakichś specjalnie oryginalnych i nowych konstrukcyj, lecz przedewszystkiem o danie sportowi szybowcowemu użytecznych maszyn, możliwie tanich i łatwych w budowie, a odpowiadających swemu przeznaczeniu. Dziś posiadają oni już zupełnie wystarczającą kolekcję maszyn do wszelkich celów, a mianowicie: 3 typy szybowców szkolnych (z tego jeden dwumiejscowy), 2 typy szybowców treningowych i 2 szybowce wyczynowe.

Ogólna ilość szybowców, będących obecnie we Francji w użyciu, dochodzi do 200 sztuk. Nie jest to zawiele, jeśli się pamięta, że kół szybowcowych jest blisko 200.

Ceny szybowców są prawie takie same, jak w Polsce. Szybowiec szkolny kosztuje około 5.000 fr. fr., szybowiec treningowy około 12.000 fr. fr. Cena szybowca wyczynowego waha się od 30 do 80 tys. fr. fr. Ośrodki szybowcowe, które chcą zbudować szybowiec we własnym zakresie i mają ku temu odpowiednie warunki, mogą otrzymać od „Avii" warsztatowe rysunki pożądanego szybowca, za opłatą kilkuset franków (np. rysunki szybowców szkolnych kosztują 200 fr.). Kontrolę fabryczną budowy zapewnia „Avia".

Organizacje szybowcowe muszą liczyć się z potrzebą finansowej samowystarczalności, z tego też względu wpisowe do kół szybowcowych wynosi około 150 fr. fr. od każdego członka; składka miesięczna waha się w granicach 20—40 fr. fr., zależnie od ilości członków. Wszystkie koła i kluby szybowcowe, korzystające z pomocy i rady „Avii" (a korzystają z niej wszystkie), płacą roczną składkę do tej instytucji w wysokości 200 fr. fr. Stawka ta obowiązuje dla organizacyj, liczących do 20 członków. Organizacje liczniejsze płacą od każdego członka ponad 20 — po 5 fr. fr.

Fundusze, które zbiera „Avia" ze składek, tworzą środki finansowe, przeznaczone na publikacje z dziedziny szybownictwa, powielanie tematów do odczytów propagandowych itp. (są one przesyłane kołom i klubom), na pokrywanie kosztów związanych z wysyłaniem instruktorów i ekspertów technicznych, a wreszcie na częściowe pokrycie kosztów wydawnictwa organu szybownictwa, wydawanego przez „Avię" p. t. „Le vol sans moteur". Pobyt dwudniowy instruktora czy eksperta w danem kole (wysyłanych przez „Avię" na żądanie koła) jest bezpłatny. Dalsze dnie już obciążają odpowiedniemi kosztami daną organizację.

[1]) Zaznaczyć tu należy, że początkowo „Avia" została stworzona jako akademicka organizacja szybowcowa, powołana do życia przez studentów Uniwersytetu Paryskiego. Jest to, zresztą, charakterystyczną cechą dla rozwoju szybownictwa wielu państw; tak samo w Polsce podwaliny pod ruch szybowcowy kładła młodzież akademicka.

[2]) Każdy jednak członek organizacji szybowcowej jest obowiązany do płacenia dość poważnych opłat i składek miesięcznych, o czem później.

Typy francuskich szybowców.

Lp.	Nazwa	Rodzaj	Powierzchnia m²	Wydłużenie	Ciężar własny kg	Ciężar w locie kg	Obciążenie na m²
1.	Avia XA	szkolny	18.5	6	100	175	9.5
2.	Avia XIA	szkolny	18.5	6	100	185	10.0
3.	Avia XVA	szkolny i treningowy	18.0	8.2	130	205	11.4
4.	Avia XXA	2 miejscowy szkolny	28.0	7.0	175	325	11.6
5.	Avia 30E	treningowy..	18	8.2	130	205	11.4
6.	Avia 32E	treningowo-rekordowy	18.2	12.0	135	210	11.5
7.	Avia 41P	rekordowy...	18.15	19.4	155	230	12.7)0

Pilotów szybowcowych kategorji „A" jest we Francji około 100, kategorji „B" kilkudziesięciu, a kategorji „C" (żaglowych) kilkunastu. Pomiędzy żaglowymi są jednak już piloci tacy, jak np. p. Bouvier, który dokonał niedawno na szybowcu przelotu, wynoszącego przeszło 30 km. oraz osiągnął wysokość około 1000 m. ponad start. W lotach na czas mają Francuzi również już dość poważne rezultaty.

Jeżeli się zważy, że w wyszkoleniu pilotów szybowcowych najwyższej kategorji (C) rezultaty osiągnięte są przejawem działalności bodajże ostatnich miesięcy, to przekonamy się, że zawodnicy Francuzi będą stanowili po Niemcach poważną konkurencję dla naszych pilotów na konkursie tegorocznym w Rhön.

Na czele władz „Avii" stoją osoby, które zapewniają jej odpowiedni autorytet. Do rady nadzorczej wchodzą wybitne i wpływowe osobistości, którym przewodniczy p. Wateau. Do komitetu naukowego — szereg uczonych i profesorów - fachowców pod przewodnictwem p. ministra Painlevé. Komisji technicznej przewodniczy p. Liore, a komisji sportowej jeden z senjorów francuskiego sportu lotniczego, p. Auger.

„Avia" ma również zapewnione poparcie i wszelkie ułatwienia w świecie przemysłowym. W poszczególnych komitetach i komisjach „Avii" spotykamy takich ludzi, jak pp. Potez, Bréguet itp.

Z zadowoleniem stwierdzić należy, że szybownictwo we Francji, które zostało szczęśliwie zapoczątkowane w ciągu roku 1922-go, a więc współcześnie z Niemcami, a które od roku 1925 zamarło, — od dwóch do trzech lat obudziło się z letargu i pracuje obecnie bardzo intensywnie i z pięknemi rezultatami.

Pionierami szybownictwa we Francji byli piloci: Auger, Descamps, Barbot, Maneyrol, Thoret.

Niektórzy z nich, jak np. pp. Auger i Thoret, są i w chwili obecnej energicznymi pracownikami na polu szybownictwa Francji, której życzymy z całego serca zajęcia w prędkim czasie należnego jej miejsca w tym sporcie pośród innych państw Europy.

Polski ruch szybowcowy tak w dziedzinie organizacji, jak wyszkolenia i konstrukcji, jest przedmiotem dużego zainteresowania ze strony czynników kierowniczych i sportowych szybownictwa francuskiego. W maju roku przyszłego będziemy, prawdopodobnie, mieli możność goszczenia pośród nas p. dyr. Massnet'a i p. Auger'a, którzy chcą osobiście zapoznać się z rezultatami naszej pracy, dla której nie szczędzili słów prawdziwego uznania.

Celem nawiązania bliższych stosunków pomiędzy światem szybowcowym francuskim i polskim — jest projektowane przez „Avię" zaproszenie naszej ekipy szybowcowej z Rhön, po zawodach międzynarodowych, do Banne d'Ordanche. O ile zaś różne względy na to pozwolą, to w czasie tym będzie zorganizowany zjazd wszystkich ekip zagranicznych z Rhön do Banne d'Ordanche, co niewątpliwie jeszcze mocniej podkreśli istotną wzajemną współpracę i wymianę myśli pomiędzy przedstawicielami szybownictwa wszystkich krajów, reprezentowanych w międzynarodowej organizacji szybowcowej.

W Banne d'Ordanche odbędą się prawdopodobnie międzynarodowe zawody szybowcowe roku 1934.

Następne zawody, ostatnie przed Olimpjadą, wypadałoby urządzić w Polsce, na co zyskamy z pewnością zgodę innych członków Międzynarodowej Komisji Szybowcowej.



Hangar i namioty w Banne d'Ordanche







Szybowce: „Avia" 15, „Avia" 32 E i „Sulky" treningowy.

Rok 1932 w lotnictwie międzynarodowem

Rok 1932 był jednym z najbardziej urodzajnych lat w dziedzinie lotnictwa od czasów Wielkiej Wojny. Pomimo ogólnego kryzysu materjalnego, we wszystkich gałęziach aeronautyki zostały osiągnięte wspaniałe rezultaty. We wszystkich krajach poczyniono wielkie wysiłki, aby ulepszyć transporty lotnicze, aby rozwinąć linje komunikacyjne i lotnictwo turystyczne, oraz przedsiębrano próby pobicia dotychczasowych rekordów, co zawsze jest doskonałym czynnikiem propagandy.

Aby należycie osądzić wyniki osiągnięte w roku ubiegłym — przejrzyjmy przedewszystkiem listę nowych rekordów. Czyniono w tym kierunku wiele prób i wiele z nich uwieńczyło powodzenie. Przypomnijmy sobie najpierw dawny rekord szybkości samolotów, nie pobity od roku 1924, a będący teraz w posiadaniu amerykańskiego pilota Doolittle'a i wynoszący 476,817 kilometrów na godzinę.

W dziedzinie wysokości lotu profesor Piccard z pomocnikiem Cosynsem polepszają poprzedni rekord, wznosząc się balonem ponad 15.000 metrów. Pilot angielski Uwins na samolocie Vickers z silnikiem Bristol osiąga 13.404 metry dzięki specjalnie skonstruowanemu kompresorowi do silnika.

Lotnicy francuscy Bossoutrot i Rossi na samolocie Blériot ustanowili rekord długości lotu na przestrzeni 10601 kilometrów.

W ostatnich dniach ubiegłego roku pilot italski Agello w próbnym locie nad jeziorem Garda osiągnął na wodnosamolocie szybkość 720 kilometrów na godzinę, co wróży upadek poprzedniego rekordu już w najbliższym czasie.

Na liście rekordów światowych obok nazwisk mężczyzn figuruje niejedno nazwisko kobiece. Podczas gdy Mrs. Amelja Earhart przelatuje bez lądowania 3.939 kilometrów, jej rodaczka Mae Haizlip bije kobiecy rekord szybkości na bazie, osiągając 405,920 kilometrów na godzinę, a francuska pilotka Maryse Hilsz, wznosząc się na 9791 metrów, ustanawia nowy rekord kobiecy wysokości.

Równie liczne w roku ubiegłym były wielkie raidy powietrzne. Francuscy lotnicy Codos i Robida przelecieli przestrzeń Hanoi — Paryż w przeciągu trzech dni i 4 godzin. W tym samym czasie pilotka Maryse Hilsz odbyła raid Francja — Madagaskar — Francja. Avignon i Lebeau przelecieli w locie okrężnym 25.000 kilometrów w Afryce. Costes i Schneider robią ciekawy wywiad turystyczny nad południowym Tunisem. De Verneilh, Dévé i Munc na trójsilnikowym samolocie Couzinet odbywają pierwszy lot między Francją a Nową Kaledonją, a w miesiąc potem Rumun Ghika przelatuje sam w ciągu 18 dni przestrzeń Bukareszt — Sajgon— Bukareszt.

Francuska załoga: Goulette — Salel w rekordowym czasie przelatuje z Paryża przez całą Afrykę do Cap, zużywając na ten lot trzy dni i 18 godzin.

Począwszy od maja rozpoczyna się nowa serja przelotów nad Atlantykiem: pierwsza na tej liście jest amerykańska pilotka mrs. Earhart, która odbywa samotny przelot z Nowej Ziemi do Irlandji.

Wodnosamolot Dornier DO-X kończy swój lot okrężny nad Atlantykiem, na przestrzeni 31.000 kilometrów.

Amerykańska próba lotu dokoła świata, przedsięwzięta przez Matterna i Griffina zostaje wprawdzie przerwana niefortunnem lądowaniem, ale już przy końcu roku notujemy szczęśliwe zakończenie lotu dokoła świata von Gronaua, który na wodnosamolocie Dornier opasał niemiecką flagą kulę ziemską. Wreszcie wspomnieć należy wspaniały przelot nad Stanami Zjednoczonemi, uskuteczniony przez Haizlipa z szybkością 386 kilometrów na godzinę.

Przedsięwzięcia zrealizowane na samolotach turystycznych umyślnie podajemy na końcu, aby móc podkreślić ogromny postęp w tej dziedzinie w roku ubiegłym.

Do najwspanialszych lotów turystycznych zaliczamy następujące: raid Francja — Madagaskar — Francja, odbyty przez Lefévre'a na pokładzie 40-konnego Mauboussina; rekordowy lot na przestrzeni Londyn — Cap, odbyty przez Mollisona w przeciągu 4 dni i 17 godzin; Londyn — Port Darwin, w ciągu ośmiu dni i 20 godzin — rekord Scotta; przelot Atlantyku Północnego na Puss-Moth'cie zrealizowany przez Mollisona; rekordy Amy Johnson-Mollison na przestrzeni Londyn — Cap (4 dni i 6 godzin) i Cap — Londyn (7 dni i 7 godzin).

Sterowiec „Graf Zeppelin" odbył dziewięć podróży handlowych między Europą i Ameryką Południową, wszystkie w ustalonych z góry terminach i wszystkie punktualnie zakończone.

Wyniki w dziedzinie szybownictwa były może mniej imponujące niż w roku 1931, należy jednak zanotować 154-kilometrowy lot Wolfa Hirtha na szybowcu w Rhön.

Pomijamy tu polskie sukcesy lotnicze, które również przedstawiają się bogato, zarówno pod względem rekordów, jak podróży turystycznych, oraz zwycięstw w zawodach i na polu nowych konstrukcji — ponieważ omówimy je osobno.

Paryż — Sajgon na 45-konnym samolocie

Rene Lefevre dokonał pięknego wyczynu lotniczego na małym jednopłatowcu o sile 45 KM. W przeciągu 10 dni 7 godzin i 50 minut przebył on przestrzeń dzielącą Paryż od Sajgonu.

Lot Lefevre'a raz jeszcze podkreślił i wysunął dwie wielkie wartości, odgrywające ogromną rolę w każdem lotniczem przedsięwzięciu: wartość człowieka i wartość sprzętu lotniczego.

— Wartość człowieka?

Nie od dziś wiemy, co o niej sądzić i dla jej ustalenia nie potrzebujemy wspominać ani całej karjery wojskowej Lefevre'a w 34-ym pułku lotniczym, ani też jego pamiętnego lotu nad Atlantykiem Północnym w towarzystwie Assolanta i Lotti'ego. Wystarczy, gdy uprzytomnimy sobie czysto turystyczny charakter przelotu tego doskonałego pilota z Paryża do Madagaskaru w towarzystwie Desmazieres'a, kiedy to każdy z nich leciał na Potezie 36, lub też szybkość, z jaką Lefevre przebył przestrzeń dzielącą Francję od Tananarive'y. Ten zwycięski lot, trwający 10 dni zaledwie, wykonany został na małym Peyret - Mauboussin o sile 40 KM.

Mając taką przeszłość za sobą, Lefevre nie może nas zaskoczyć żadnym najtrudniejszym nawet rajdem, tembardziej wówczas, gdy zalety sprzętu lotniczego w niczem nie ustępują zaletom pilota.

Aby przestrzeń Paryż — Sajgon przebyć w przeciągu 10 dni i to na maszynie z silnikiem o mocy 45 KM — na to trzeba oczywiście posiadać organizm niezwykle odporny. Wystarczy, gdy wyobrazimy sobie, że przestrzeń dzielącą Francję od Indochin przebywa motocyklista na drodze odpowiadającej najdalej posuniętym wymaganiom współczesnym. Wątpliwe, czy znalazłby się bodaj jeden amator, który taką drogę zdołałby przebyć w przeciągu dziesięciu dni, nawet posiadając potężną maszynę i zdobywając się na heroiczny wysiłek w znaczeniu sportowem. Musiałby on przejeżdżać średnio 1340 km. dziennie. Przy tem zestawieniu jasno uwypuklają się możliwości małego jednopłatowca w porównaniu z motocyklem o średniej szybkości.

Co innego, że gdyby taka idealna droga między Paryżem a Sajgonem istniała naprawdę, to przebycie jej w przeciągu 10 dni na motocyklu byłoby w znaczeniu sportowem czynem bez porównania trudniejszym i cenniejszym niż przebycie tejże przestrzeni na jednopłatowcu turystycznym. Ponieważ jednak nasza fantastyczna autostrada nie istnieje...

Otóż właśnie: tam, gdzie żadne inne środki komunikacyjne zastosować się nie dadzą, można i trzeba używać oszczędnej maszyny dla stworzenia taniej i szybkiej komunikacji.

Przelot Lefevre'a wykazał jednocześnie jak wiele należy oczekiwać od turystycznego jednopłatowca — jeżeli silnik posiada zalety odpowiadające zaletom samolotu. W tym wypadku należy przyznać, że Salmson 45 KM., silnik najbardziej wyróżniający się obecnie w przemyśle lotniczym Francji — oddał niezmierne usługi firmie Peyret-Mauboussin, pozwalając jej samolotowi wykazać szereg zalet i możliwości lotniczych, których mu odmawiano jeszcze pięć lat temu. Zresztą nie wyłamujmy otwartych drzwi: Lefevre dwukrotnie, w sposób niezbity przekonał wszystkich o zaletach tej maszyny.

Rene Lefevre wystartował z lotniska w Orly w niedzielę dnia 18 grudnia o godzinie 2.48.

Poczynając od Marsylji, kieruje się

w stronę Italji, a wieczorem tegoż dnia ląduje w Sarzana.

Następne etapy odbywa bez przygód godnych uwagi i kończy swój lot 28 grudnia w Sajgonie, to jest u celu z góry ustalonego.

Od chwili startu do chwili lądowania upłynęło 10 dni, 7 godzin i 50 minut.

Kolejność etapów tego bardzo udanego raidu była następująca:

18 grudnia: Paryż — Marsylja — Sarzana.
19 grudnia: Sarzana — Brindisi — Agrignon.
20 grudnia: Ateny — Tobruk.
22 grudnia: Tobruk — Kair.
23 grudnia: Kair — Damaszek.
24 grudnia: Damaszek — Bagdad.
25 grudnia: Bagdad — Buchara — Karachi — Hajdebarad.
26 grudnia: Hajdebarad — Kalkutta.
27 grudnia: Kalkutta — Rangoon.
28 grudnia: Rangoon — Sajgon.

Średnia przestrzeń przebywana dziennie wynosiła 1300 kilometrów. Były wprawdzie dni, kiedy Lefevre robił mniej niż 1000 km., lecz nadrabiał to następnie, przelatując nieraz po 2000.

28 grudnia nad ranem zatrzymał się w Bangkoku, skąd odleciał o 12.30. Gwałtowna burza zmusiła go do zmiany kierunku i do przedłużenia trasy. W Sajgonie wylądował dopiero o 18.10 wśród zupełnych ciemności. Lotnisko musiano oświetlić pochodniami, przy których blasku zgromadzone tłumy zgotowały pilotowi owacyjne przyjęcie.

Dzięki swemu przelotowi Rene Lefevre pierwszy zdobywa przechodni puhar Prezydenta Francji. Jest to nagroda ustanowiona dla pilota który na maszynie jednomiejscowej, zbudowanej we Francji przeleci przestrzeń dzielącą Paryż od Sajgonu w ciągu 15 dni najwyżej. Rene Lefevre wypełnił całkowicie wyżej wspomniane warunki, zyskując w dodatku ogromną oszczędność na czasie (4 dni).

Należy dodać, że puhar Prezydenta Francji jest artystyczną wazą z porcelany sewrskiej i że żadna inna nagroda (pieniężna) dla zdobywcy nie jest przewidziana.

Lot został zorganizowany przez Aeroklub Francji, a start kontrolowany przez p. Cantira, komisarza tegoż klubu. Lądowanie kontrolował Aeroklub Kochinchiny w obecności akredytowanego przez Aeroklub Francji porucznika marynarki p. Degoulet.

Przed 3-iemi Lubelsko-Podlaskiemi Zimowemi Zawodami Lotniczemi

Jedyną w Polsce zimową imprezą lotniczą, która cieszy się dużą popularnością w sferach lotnictwa sportowego, są „Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze“, organizowane naprzemian przez kluby lotnicze istniejące na terenie województwa lubelskiego, a mianowicie: Lubelski Klub Lotniczy i Klub Lotniczy P. W. S. w Białej Podlaskiej.

W roku bieżącym zawody organizuje Klub Lubelski w dniach: 3, 4 i 5 lutego.

Regulamin zawodów przewiduje następujące konkurencje:

Lot na trasie Lublin — Biała Podlaska — Kowel — Łuck — Zamość — Sandomierz — Dęblin — Lublin, przyczem na lotniskach w tych miejscowościach przewidziane jest lądowanie samolotów (z wyjątkiem Kowla, gdzie obowiązywać będzie jedynie zrzucenie meldunku).

Pozatem przewidziane są imprezy na lotnisku lubelskiem, o charakterze pokazowym, jak: strącanie baloników, lądowanie w ściśle zakreślonym prostokącie i t. d.

Program zawodów przedstawia się jak następuje:

W dniu 3-go lutego, t. j. w piątek, zlot samolotów do Lublina, przyczem zawodnicy muszą lądować na lotnisku lubelskiem przed godziną 14-tą. W dniu tym odbędzie się defilada przybyłych maszyn nad miastem oraz sprawdzanie dokumentów przez komisję sportową.

Dzień 4-ty lutego, sobota, przeznaczony został na raid na trasie wyżej podanej.

W dniu 5-go lutego, w niedzielę, odbędą się wspomniane imprezy pokazowe na lotnisku w Lublinie, wśród nich najciekawsza — „Sztafeta Lotniczo-Motocyklowa“ — poczem na zakończenie zawodów odbędzie się bal reprezentacyjny w salonach kasyna garnizonowego w Lublinie, na którym gospodarze, członkowie L. K. L., podejmować będą zaproszonych gości oraz licznych przedstawicieli władz lotniczych, L.O.P.P. i t. d.

Podczas balu odbędzie się uroczyste wręczenie nagród zwycięskim zawodnikom.

Protektorat nad zawodami objął łaskawie p. inż. Michał Butkiewicz, kierownik Ministerstwa Komunikacji.

Komitet honorowy tworzą pp.: Adamowicz Ryszard — radca Ministerstwa Komunikacji, Arkuszewski Kazimierz— inżynier, Czapski Witold — podsekretarz stanu Min. Kom., Dobrodzicki Jerzy — gen. bryg., dowódca O. K. II, Eustachiewicz Stanisław, adwokat, Filipowicz Czesław — pułk. inż., kierownik Dep. Lotn. Cyw. Min. Kom., J. E. Fulman Marjan Leon — biskup lubelski, Józewski Henryk—wojewoda wołyński, Kiliński Władysław — pułk. dypl., dyrektor Państw. Urzędu W. F. i P. W., Kroebl Adam dr. — prezes Kom.Woj. L.O.P.P. w Kielcach, Kwieciński Bogdan — mjr. dypl., sekretarz generalny A. R P., Laśkiewicz Roman — inżynier, Makowski Wacław — dyrektor P.L.L. „Lot“, Martynowicz Zenon — prezes Zarządu Głównego L.O.P.P., Paciorkowski Jerzy — wojewoda kielecki, Piechota Józef — kierownik zarządu miejskiego m. Lublina, Rayski Ludomił — pułk. dypl., szef Dep. Aero. M. S. Wojsk., Rumbowicz Witold — nacz. dyrektor P. Z. L., Sekutowicz Bolesław — prezes Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Lublinie, Świdziński Bolesław — wojewoda lubelski, Ujejski Stanisław — pułk. dypl., komendant C. W. O. L. Dęblin, Zajączkowski Józef — ppułk., kierownik I. B. T. L., Zakrzewski Zygmunt — dyrektor naczelny Zakł. Mech. „Plage i Laśkiewicz“.

Zawody odbywać się będą pod kontrolą Aeroklubu Rzeczypospolitej, z ramienia którego do komisji sportowej zawodów wchodzą pp.: kpt. pil. Skarżyński oraz inż. Polturak. Regulamin zawodów został podany w poprzednim numerze Skrzydlatej.

Zwycięzca zdobywa puhar przechodni, ufundowany przez Lubelski Klub Lotniczy i Klub Lotniczy P. W. S. w Białej Podlaskiej. Puhar zdobył ostatnio Aeroklub Lwowski, dzięki zwycięstwu swego członka, p. Kazimierza Chorzewskiego, na RWD—4.

Pozatem na zawody zaofiarowano szereg nagród dla poszczególnych klubów i zawodników. M. in. zaofiarowali łaskawie nagrody: pan wojewoda lubelski, Zarząd Główny i Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Lublinie oraz magistrat m. Lublina.

Doceniając znaczenie zawodów dla lotnictwa sportowego, które ma możność zapoznania licznej rzeszy pilotów sportowych z warunkami latania w zimie, co zkolei posiada duże znaczenie w wyszkoleniu pilotów poszczególnych klubów, Zarząd Główny L.O.P.P. oraz Komitet Wojewódzki w Lublinie przyznali na organizację zimowych zawodów subwencję pieniężną, ułatwiając w ten sposób Lubelskiemu Klubowi Lotniczemu organizację tej ciekawej i ze wszech miar pożytecznej imprezy lotniczej.

Zawody wzbudziły szerokie zainteresowanie w klubach lotniczych. W chwili obecnej wiadomo, iż weźmie w nich liczny udział Aeroklub Warszawski, a pozatem Aeroklub Krakowski zgłosił już trzy samoloty, Lubelski Klub Lotniczy występuje z dwoma samolotami - prototypami: LKL—4 i LKL—5 (obydwa wykonane są przez członków L. K. L.) i t. p.

Jak już zaznaczyliśmy, jedną z cie-

kawszych imprez w czasie zawodów będzie Sztafeta Zimowa Lotniczo-Samochodowo-Motocyklowa, w której przyjmuje udział Automobil-klub Lubelski oraz Lubelski Klub Motocyklistów.

Zawodnicy „3-ch L. P. Z. Z. L." biorący udział w sztafecie, będą mieli do wykonania ciekawe zadanie, a mianowicie: każdy z zawodników przed startem otrzyma zapieczętowaną kopertę, zawierającą zadanie dla danego zawodnika. Po otwarciu koperty zawodnik znajdzie w niej ślepą mapę okolic Lublina, przyczem w punktach na mapie wyznaczonych będzie musiał zrzucić meldunki.

Meldunki te zostaną następnie przewiezione przez oczekujących w wyznaczonych punktach automobilistów i motocyklistów do Lublina. Konkurencja ta będzie szczególnem polem do popisu dla nawigatorów, którzy będą mieli możność sprawdzenia swej orjentacji w terenie w warunkach zimowych.

Za najlepszy wynik w sztafecie przyznana zostanie nagroda, ofiarowana przez pana Wojewodę Lubelskiego Bolesława Świdzińskiego.

W terminie zawodów Lubelski Klub Lotniczy obchodzić będzie pięciolecie swego istnienia, w związku z czem przewidziane są w programie uroczystości specjalne, a mianowicie: poświęcenie nowego hangaru Klubowego na lotnisku lubelskiem oraz poświęcenie nowych samolotów klubowych. Uroczystości te odbędą się w dniu 5.II b. r. i poprzedzone zostaną mszą św. polową na lotnisku lubelskiem.

Poniżej podajemy listę zgłoszeń do 3-ch L.P.Z.Z.L., nadesłanych w terminie do dnia 21 stycznia.

Aeroklub Krakowski:

RWD-4, silnik Cirrus-Hermes 105 KM, znaki rejestracyjne SP-ADM; pilot Z. Cesarczyk, towarzysz A. Semkowicz.

S-1 Cirrus-Mark III 85 KM, SP-AEM; pil. J. Sołtykowski i B. Włodarczyk.

DKD-4 Anzani 45 KM, SP-ABI; pil. T. Tyrala (sam).

Klub Lotniczy PWS:

MN-4 Cirrus-Mark 85 KM, SP-AJO; pil. J. Szałowski i S. Hauschild.

PWS-50 Cirrus-Mark III 85 KM, SP-ADB; pil. A. Uszacki i Z. Dudyński.

Aeroklub Poznański:

Moryson-3 Cirrus-Mark III 85 KM, SP-AED; pil. J. Mościcki i M. Olesiński.

Aeroklub Warszawski:

PZL-19 Gipsy III 105 KM, SP-AHK; pil. inż. R. Hirszbandt i red. J. Osiński.

RWD-5 Cirrus-Hermes 105 KM, SP-AJB; pil. kpt. T. Halewski i por. A. Markiewicz.

JD-2bis Genet 75 KM, SP-ADP; pil. W. Korbel i inż. Z. Łuczyński.

RWD-4 Cirrus-Hermes 105 KM, SP-AGP; pil. Z. Wysiekierski i A. Aleksandrowicz.

Lubelski Klub Lotniczy:

LKL-4 Cirrus-Mark III 110 KM, SP-AHR; pil. W. Kołaczkowski i B. Grzeszczak.

LKL-5 Warner-Scarab 110 KM, SP-AJS; pil. W. Szulczewski i J. Waroczewski.

Prócz tego Aeroklub Wileński ma zamiar zgłosić na zawody 3 samoloty (RWD-2, MN-5 i PZL-5) oraz w barwach Aeroklubu Lwowskiego, pod sterem zwycięscy poprzednich zawodów, pil. K. Chorzewskiego, ma polecieć druga challenge'ówka — PZL-19. Drugi termin zgłoszeń mija 28 stycznia.

Polskie muzeum lotnictwa

Jak już pisaliśmy w zeszycie lipcowym r. z., przy Muzeum Przemysłu i Techniki powstaje zaczątek polskiego muzeum lotnictwa.

W dniu 16 grudnia odbyło się zebranie Sekcji Lotniczej Muzeum P. T., na którem referenci poszczególnych dziedzin lotnictwa wystąpili już z konkretnemi planami organizacyjnemi i kosztorysami swoich działów. Przewodniczący Sekcji, p. prof. Witoszyński, przedstawił plan działu dydaktycznego, p. inż. M. Kurman — działu statków cięższych od powietrza, p. ppłk. Grabowski omówił dział balonów i sterowców, pp. inż. J. Kawecki i prof. T. Pruszkowski — historyczny, p. inż. J. Pawlikowski — przyziemi, wreszcie p. inż. A. Karpiński przedstawił bardzo starannie opracowany plan działu przyrządów pokładowych.

Nad referatami wywiązała się dyskusja, w której następstwie zatwierdzone zostały zreferowane plany i kosztorysy.

Organizacja muzeum posunęła się więc o duży krok naprzód. W tej chwili posiadamy już wiele eksponatów lotniczych, pochodzących przeważnie z dwóch wystaw poznańskich (powszechnej i komunikacyjno-turystycznej). Są to jednak zbiory bardzo niekompletne i wymagające wielu zmian, uzupełnień i opracowań. Ażeby komitet organizacyjny muzeum mógł to zadanie wykonać, porzebna jest współpraca całego polskiego lotnictwa. Od niej wyłącznie zależeć będzie, czy zdobędziemy się na stworzenie niezbędnej dla popularyzacji i rozwoju techniki lotniczej placówki.

W bieżącym roku każda gałąź polskiego lotnictwa powinna postawić sobie za cel współpracę z odpowiednim działem tworzącego się muzeum lotnictwa i dopomóc mu w kompletowaniu eksponatów przez zaofiarowanie odpowiednich przedmiotów, subwencji pieniężnych, względnie pomieszczenia.

Kwestja pomieszczenia stanowi poważną bolączkę. Muzeum P. T. bardzo życzliwie potraktowało dział lotniczy, ale samo rozporządza lokalem szczupłym, niewystarczającym na eksponaty działów dotychczas zorganizowanych. Lotnictwo tymczasem wymaga pomieszczeń wielkich. Otwarte niedawno muzeum lotnicze w Johannistahlu, jedno z trzech niemieckich, posiada dla swoich eksponatów olbrzymie hale-hangary. My również nie możemy ograniczać się tylko do modeli i fotografij. W naszem muzeum musi np. stanąć samolot ś. p. Żwirki, będący nietylko symbolem naszego zwycięstwa, lecz także eksponatem, zapoznającym następne pokolenia z poziomem dzisiejszej techniki budowy samolotów turystycznych. Nasze muzeum musi zgromadzić najcelniejsze konstrukcje i dawać całokształt rozwoju techniki lotniczej.

Apelujemy więc do wszystkich instytucyj lotniczych, aby odnotowali w swojej pamięci (i w swoich budżetach zarazem) sprawę muzeum lotniczego, uznając ją za ważną i pilną.

4-a lista ofiar złożonych w Redakcji Skrzydlatej Polski na organizację Challenge'u 1934

Zebrane przez p. I. Zeniukównę: W. N. — 10 zł., St. Malinowski 2 zł. 50 gr., A. Stachniewski 5 zł. Zebrane przez p. Marję Augustynowiczową i p. Jana Kleczeńskiego na zabawie sylwestrowej w Ustrzykach Dolnych 22 zł. Razem od połowy grudnia do połowy stycznia — *39 zł. 50 gr.* Poprzednie 3 listy — 677 zł. 28 gr. Ogółem zebrano *716 zł. 78 gr.*

Powyższe kwoty zostały przekazane Centralnemu Komitetowi Fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury — Warszawa, Wierzbowa 9, na co Redakcja posiada pokwitowania.

KRONIKA SZYBOWCOWA

Obrady Istus'a

Dnia 9 stycznia b. r. odbyło się w Paryżu posiedzenie Międzynarodowej Komisji Szybowcowej (Istus) poświęcone sprawom: regulaminu tegorocznych zawodów międzynarodowych w Rhön oraz opracowaniu regulaminu i szeregu szczegółów związanych z ukonstytuowaniem się Komisji Szybowcowej F. A. I.

Na posiedzeniu tem Polski Komitet Szybowcowy był reprezentowany przez jego wiceprezesa radcę R. Adamowicza i przez sekretarza generalnego A. R. p mjr. B. Kwiecińskiego.

Wyczerpujące sprawozdanie z obrad M K. S. i komisji szybowcowej F. A. I. podamy w następnym numerze. Obecnie poinformujemy tylko czytelników o uchwałach odnoszących się do zawodów w Rhön.

Wszystkie zasadnicze wnioski co do zmiany regulaminu zawodów zgłoszone przez P. K. S. zostały przyjęte.

Uchwalono więc, że:

1) Szybowce, które będą zaopatrzone w oficjalne dokumenty rejestracyjne nie będą podlegać na miejscu w Rhön żadnym badaniom i będą bez zastrzeżeń dopuszczone do konkursu.

2) Liczbę maksymalną szybowców dla każdego państwa ustalono na 3. Na każdy szybowiec mogą być zgłoszeni trzej zawodnicy.

3) Termin zawodów, które odbędą się jak wiadomo między 13 i 20 sierpnia b. r., będzie przedłużony o 5 do 6 dni dla tych wyczynów, które w poprzednim terminie nie będą mogły być wykonane z powodu nieodpowiednich warunków atmosferycznych.

Wniosek wprowadzenia obowiązku używania w grupie wyczynowej spadochronów nie zyskał większości głosów ze względu na brak takiego obowiązku w przepisach międzynarodowych dla sportu motorowego.

Uchwalono pozatem bardzo piękne nagrody honorowe dla obydwu grup od Istuta w postaci złotych pierścieni z emblematami szybowcowemi.

Czas zgłoszeń w pierwszym terminie upływa dnia 1 lipca b. r. Dodatkowo zgłoszenia będą przyjmowane, za podwójną opłatą zgłoszeniową (50 mk. niem.), do dnia 23 lipca.

Zjazd Polskiego Komitetu Szybowcowego

W dniach 19 i 20 stycznia obradował w Warszawie Polski Komitet Szybowcowy.

Było to pierwsze plenarne zebranie Komitetu. Obfity porządek dzienny, zawierający najbardziej żywotne dla polskiego szybownictwa sprawy, wzbudził wielkie zainteresowanie w kołach szybowcowych na długo przed zjazdem. Oczekiwano niecierpliwie uchwał.

Nadzieje zostały całkowicie spełnione. Obrady dały bowiem bogaty plon w postaci uchwalonej instrukcji podstawowej (organizacji, wyszkolenia i sprzętu), podziału terenu Polski na okręgi szybowcowe, uchwał dotyczących podziału szybowisk na kategorje, wydawania dyplomów pil. szyb. i t. p.

Zjazd wysłuchał poza tem sprawozdania z pracy szybowcowej w roku 1932 i preliminarza budżetowego na r. 1933 oraz referatów dotyczących tak ważnych spraw, jak:

a) udział Polski w zawodach w Rhön w r. 1932,

b) przygotowanie ekipy na zawody tegoroczne,

c) zawody krajowe w r. b.,

d) praktyka szkolenia, praktyka warsztatowa i kurs teoretyczny dla instruktorów,

e) służba meteorologiczna na szybowiskach,

f) wypróbowanie różnych typów szybowców i program w budowie szybowców,

g) poszukiwanie nowych terenów,

h) obowiązki i uprawnienia I. T. S.

Odkładając omówienie poszczególnych spraw do następnych numerów, chcemy jeszcze zwrócić uwagę na kilka ciekawych momentów zjazdu.

Długą dyskusję wywołał referat I. T. S. na temat jego uprawnień. Instytut — wzorując się na niemieckiem „Rhön-Rossitten Gesellschaft — zaproponował dla siebie bardzo szeroki zakres działalności, co spotkało się z zastrzeżeniem wobec tego, że obok I. T. S. istnieje Polski Komitet Szybowcowy, do którego należy ogólne kierownictwo spraw szybowcowych i że środki, jakiemi I. T. S. rozporządza, są szczupłe i niewystarczające.

Powołano komisję techniczną do opracowania zasad przepisów budowy szybowców.

Celem zachowania większej współpracy z L. O. P. P, uchwalono, że w skład zarządu P. K. S. wchodzi z urzędu delegat Zarządu Gł. Ligi.

Wreszcie przedłużono kadencję obecnemu zarządowi P. K. S., do którego wchodzą pp.: prof. Witoszyński — jako prezes, radca Adamowicz i kpt. Skarżyński — wiceprezesi, inż. Polturak — sekretarz oraz prof. Łukasiewicz, inż. Grzeszczyk i delegat L. O. P. P. — jako członkowie.

Szybownictwo w Rumunji

W Rumunji szybownictwo dotychczas jeszcze stoi na bardzo niskim poziomie, nie mając żadnego poparcia moralnego i materjalnego ze strony rządu.

Obecnie aeroklub Albastru, którego główną siedzibą jest Bukareszt, postawił sobie za zadanie intensywną propagandę lotnictwa w każdej możliwej formie, na całem terytorjum.

Aby ułatwić sobie realizację zakreślonego programu, aeroklub Albastru utworzył w większych miastach Rumunji sekcje szybowcowe.

Narazie najlepsze wyniki pracy widać w sekcji miasta Sibiu w Transylwanji. Sekcja ta, mimo krótkiego okresu istnienia, liczy już kilkuset członków. Na czele sekcji stoi inż. Craciunas i pilot Pastior, zdobywca rumuńskiego krajowego rekordu długotrwałości lotu na szybowcu.

Tabor sekcji stanowią przeważnie szybowce typu niemieckiego „Zögling" do szkolenia i „Grunau-Baby" do lotów długotrwałych.

Szybowiec rumuński, konstrukcji inż. pilota Pastiora, utrzymał się w powietrzu 10 minut i przeleciał dystans 9 km. Ten skromny wyczyn jest narazie rekordem rumuńskim.

Młodzież rumuńska jednak tak entuzjastycznie przyjęła ten nowy sport, że należy przypuszczać, iż w bardzo krótkim czasie rozwój szybownictwa w Rumunji zaznaczy się nietylko dużą ilością członków klubów szybowcowych, ale również wyrazi się w rekordach i długotrwałych lotach na szybowcach własnej konstrukcji.

Meeting na Krymie

Podczas meetingu szybowcowego na Krymie, pilot Gołowin zdołał utrzymać się w powietrzu wraz z pasażerem 10 godzin i 56 minut, przyczem lot ich trwał do późna w nocy. Poprzedni rekord długotrwałości lotu na szybowcu z pasażerem wynosił 9 godzin 21 minut i należał do pilota Schultza w Niemczech (1926 rok).

Inny pilot sowiecki, Stiepanczionok, który przebył na holu za samolotem ogółem 16.200 km., wykonał 29 loopingów w locie bez lądowania.

Największą wysokość osiągnął pilot Gabrysz, który wzniósł się na 2200 m. nad miejscem startu.

Jednocześnie donoszą z Krymu, że pilot Gołowin pobił rekord długotrwałości lotu na szybowcu, pozostając 40 godzin i 50 minut w powietrzu (wiadomość ta nie jest jeszcze sprawdzona).

W meetingu brało udział 40 pilotów; suma wylatanych godzin wyniosła 762; szybowców było przeszło 20.

Są to pierwsze zawody szybowcowe w Sowietach, zorganizowane na tak wielką skalę.

Przedstawiciele Instytutu Aerohydrodynamicznego korzystając z okazji, przeprowadzili na miejscu szereg obserwacyj, tyczących się zmian obciążeń i wibracji szybowców w locie, w związku z zagadnieniami techniki bezpieczeństwa lotu.

Kurs lotów wleczonych w Warszawie*)

Mając na celu umożliwienie najlepszym pilotom szybowcowym odbycie treningu w lotach wleczonych (za samolotem), Ministerstwo Komunikacji postanowiło zorganizować w czasie od dn. 15.II do 25.II b.r. kurs lotów wleczonych w Warszawie.

Po tym kursie piloci szybowcowi będą mogli w swoich ośrodkach odbywać takie loty bez specjalnej opieki jedynego dotychczas w tej dziedzinie lotów instruktora, jakim jest inż. S. Grzeszczyk.

Na kurs zostanie powołanych 10 pilotów, w tem 5-ciu, którzy przeszli już trening na maszynach rekordowych, a mianowicie pp.: 1) Łopatniuk, 2) Polny, 3) Baranowski, 4) Oleński, 5) Ciastuła.

Prócz tych pięciu, dwóch pilotów motorowych o wysokich kwalifikacjach, będących jednocześnie pilotami szybowcowymi kategorji „C" — pp. 6) mjr. Stachoń, 7) kpt. Pytel.

Dwóch pilotów szybowcowych kat. „C", którzy nie latali na motorowych maszynach ani na szybowcach rekordowych — pp. 8) Żabski, 9) Mynarski.

Na tym kursie zostanie również przeszkolony w lotach wleczonych pilot motorowy posiadający dużą praktykę wleczenia, pilot szybowcowy kat „C" p. Kazimierz Chorzewski (10).

Będzie on jednocześnie pilotem wleczącym szybowce.

Kierownictwo kursu będzie spoczywać w ręku inż. Grzeszczyka.

Piloci zamiejscowi będą mieli ułatwienia w postaci ulgowych przejazdów kolejowych i zakwaterowania w Warszawie.

Trening odbywać się będzie na szybowcach ITS-2 oraz SG-21 „Lwów". Samolot typu Hanriot XXVIII.

Zmiana warunków uzyskania kat. B pilota szybowcowego

Na międzynarodowej komisji szybowcowej F. A. I. uchwalone zostały nowe wymagania, stawiane pilotom szybowcowym, ubiegającym się o kat. B. Według nowego przepisu, warunkiem uzyskania kat. B jest wykonanie 1 lotu, trwającego 1 minutę, o kształcie litery S (dwa wiraże po 180°) z lądowaniem bez uszkodzenia szybowca. Przed przystąpieniem do wykonania tego warunku kandydat musi udowodnić, że już poprzednio wykonał minimalnie 2 loty po 45 sek. każdy.

Warunki na kat. A i C pozostają niezmienione.

Kat. A. uzyskuje się po wykonaniu lotu ślizgowego conajmniej 30 sek. w linji prostej, z utrzymaniem kierunku i lądowaniem bez uszkodzenia szybowca.

Kat C zasadniczą otrzymuje się po wykonaniu 1 lotu żaglowego terenowego w czasie 5 min. nad miejscem startu z lądowaniem bez uszkodzenia szybowca

Kat. C urzędową (uprawniającą do udziału w zawodach) można uzyskać wykonując 5 lotów żaglowych w czasie ogólnym 30 min., przyczem każdy z tych lotów musi odbywać się powyżej startu i trwać minimum 2 minuty.

*) Stosownie do zalecenia Instytutu Techniki Szybownictwa, który reformuje polskie słownictwo w dziedzinie szybownictwa, — używać będziemy zamiast wyrazu „holowany" — wleczony, zamiast „amortyzator" — lina startowa — jako określeń ścisłych i polskich.

Echa wypadku w Polichnie

Od jednego ze świadków tragicznej śmierci pilotów szybowcowych, ś. p. Konckiego i Olszewskiego, otrzymaliśmy poniższy opis wypadku.

Wobec odwołania wyprawy do Pinczowa, pozostaliśmy na tydzień, celem odbycia dalszego treningu. Wszyscy już mieli kat. B i byli po treningu, potrzebnym do uzyskania tej kategorji. Od 17.X czekaliśmy na wiatr południowy, który (z małem odchyleniem zachodniem), zjawił się w piątek 21.X. Rankiem tego dnia nikt się jakoś do wyjazdu na lotnisko nie śpieszył, wobec czego zamiast o 7.45 byliśmy w hangarze o godz. 9-ej. Na Zelejowej z maszynami byliśmy około godz. 10-tej. Siła wiatru wahała się początkowo od 5 do 7 m/sek. Pierwsze loty były stosunkowo krótkie, około 2 min.

Ś. p. Roman Koncki wystartował o godz. 10.55. Pierwsze minuty nie zapowiadały dłuższego lotu. Zmarły zaraz po starcie zwrócił maszynę w prawo i trawersem posuwał się w prawy (zachodni) koniec zbocza. Na tym odcinku maszynę wyniosło na jakie 20 m. ponad start. Po dojściu do końca zbocza, zrobił wiraż i znów trawersem wracał w kierunku wschodnim. Tam jednak stracił jakie 40 m. ze swej wysokości i wracając, szedł może z 20 m. poniżej startu.

Tu były momenty, że lada chwila, a siądzie na zboczu. Raz nawet musnął płozą trawę zbocza. Po tych dwóch nawrotach wiedział już Zmarły, gdzie maszynę wynosi, a gdzie dusi i latał tam, gdzie maszynę wynosiło, t. j. stroną prawą od startu.

Gdzieś po 8 min. lotu uzyskał dawną wysokość, na której się utrzymywał. W 13 min. lotu mówi do nas p. instr. Rościszewski: „Na następnej maszynie teraz ja polecę i bede mu w górze dawał wskazówki". W 15 min. druga maszyna stała na starcie. Instruktor podchodzi do maszyny, gdy w chwili wsiadania nadbiega ś. p. Antoni Olszewski z prośbą, by jego puścić, gdyż przed wyjazdem chciałby jeszcze „zrobić kategorję". P. instruktor R. z lotu rezygnuje i do maszyny wsiada Olszewski. Wystartował, gdy ś. p. Koncki miał 16 min. lotu.

Od tej chwili obie maszyny latały wzdłuż zbocza. Latali razem przez 23 minut, jednak tak długo, jak długo mieli nierówną wysokość. Z chwilą, gdy ś. p. Olszewski wywindował się na wysokość, jaką posiadał Koncki, na wirażu stała się tragedja.

Kilka sekund przed wypadkiem ś. p. Koncki szedł jakie 20 m. przed ś. p. Olszewskim i doleciawszy do końca miejsca, gdzie maszynę wynosiło, zrobił wiraż, na którym obniżył się z 4 m. Z chwilą, gdy maszyna wychodziła z wirażu, podmuch wiatru wyniósł ją na dawną wysokość. W tym momencie nadlatywał Olszewski i, chcąc zrobić wiraż, maszynę lekko „przypikował", by zwiększyć szybkość. I w tej chwili maszyny zderzyły się frontem (kabinka w kabinkę, lekko bokiem).

Maszyny rozbiwszy się w powietrzu, zlepione runęły z wysokości 30—40 m. na skały. Na wysokości może 10 m. jeden z lotników wypadł z maszyny wskutek pęknięcia pasa. Okazało się później, że to wypadł ś. p. Koncki. Upadł na skały, poniżej maszyn w odległości 8 m.



Ś. p. Roman Koncki oraz szybowce, żaglujące na krótko przed zderzeniem.

To wszystko było dziełem jednej chwili. Wszelka pomoc okazała się bezskuteczna. Ś. p. Olszewski żył jeszcze krótki czas.

Podkreślić należy troskliwość i poświęcenie siostry P. C. K. (zwanej przez nas „Krzyżykiem") tak na miejscu wypadku, jak i później, przy myciu, bandażowaniu i ubieraniu Zmarłych.

Na szybowiec im. Zygmunta Laskowskiego. Ofiary, złożone w Redakcji Skrzydlatej: P. Mynarski ze Lwowa 5 zł., p. doktorowa Irena Laskowska honorarjum za artykuł w Skrzydlatej — 22 zł. 14 gr., Z. Oleński 3 zł., W. Stępniewski 3 zł., T. Ciastuła 3 zł., J. Osiński 5 zł. Razem 41 zł. 14 gr



KRONIKA POLSKA



SPORT

Krajowe zawody szybowcowe w Bezmiechowej. Jako jeden z punktów programu przygotowania polskiego zespołu do tegorocznych międzynarodowych zawodów szybowcowych w Rhön przewidziany jest eliminacyjny konkurs szybowcowy. Stanowiłby on nieoficjalnie pierwsze polskie zawody szybowcowe w Bezmiechowej.

Program początkowego kursu teoretycznego szybowcowego. Polski Komitet Szybowcowy zatwierdził ostatnio projekt początkowego kursu szybowcowego.

Szkolenie teoretyczne obejmować musi następujące działy:

1) wiadomości ogólne o szybownictwie (stan, organizacja, przepisy, instrukcje) — 2 godziny,

2) mechanika lotu (lot ślizgowy i żaglowy) — 5 godzin,

3) tereny szybowcowe dla różnych lotów — 2 godz.,

4) wiadomości meteorologiczne (atmosfera i przyczyny ruchu powietrza, źródła energji dla lotów żaglowych) — 4 godz.,

5) technika startów szybowcowych, lotu i lądowania — 3 godz.,

6) wiadomości o budowie, konserwacji, remoncie i obsłudze szybowców — 4 godz.,

7) instrumenty pokładowe i pomiarowe — 2 godz.

W programie kursu teoretycznego winny pozatem znajdować się ćwiczenia w montażu szybowców, kontroli stabilizacji drobnych napraw i t. p.

Poranki szybowcowe. Aeroklub Warszawski zorganizuje wkrótce szereg poranków szybowcowych, na które składać się będzie odczyt o szybownictwie oraz piękny film szybowcowy, nakręcony w Bezmiechowej na zamówienie Ministerstwa Komunikacji. Fragment tego filmu, wyświetlany jako dodatek do obrazu w jednem z kin stołecznych wywołał duże zainteresowanie, czego wynikiem jest zwracanie się do Aeroklubu o przyśpieszenie terminu poranków.

Dobry sposób propagandy. Koło „Start" wpadło na bardzo szczęśliwy pomysł propagandy szybownictwa. Urządziło ono na jednej z wystaw stołecznych t. zw. szubienicę szybowcową, używając do tego celu „Wronę". Przyrząd ten będący pomysłem kierownictwa Sekcji Szybowcowej A. W. i używany przez ten Klub do wstępnego szkolenia, pozwala na zapoznawanie się z ruchami sterów i daje dobrą wprawę w posługiwaniu się niemi.

Szubienica cieszyła się dużem powodzeniem.

KOMUNIKACJA

Jak latano w listopadzie. W listopadzie r. ub. ruch samolotowy utrzymany był na wszystkich linjach, przewidzianych zimowym rozkładem lotów. Ogółem samoloty wykonały: 292 lotów, przelatując 72.850 km i przewiozły: 544 pasażerów, 5 338 kg bagażu, 19 721 kg. towarów, 1.186 kg. poczty i 860 kg. gazet.

W stosunku do roku ubiegłego zwiększył się znacznie ruch towarowy.

W bieżącym m-cu komunikacja lotnicza utrzymywana jest na wszystkich linjach, przyczem nadmienić się godzi, że wszystkie samoloty są ogrzewane, skutkiem czego pasażerowie nie potrzebują ubierać się specjalnie ciepło.

Grudzień w polskiej komunikacji lotniczej. W ostatnim miesiącu ubiegłego roku, pomimo wyjątkowo niekorzystnych warunków atmosferycznych (ustawiczne mgły), samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot" kursowały zupełnie normalnie z pełnem bezpieczeństwem

Obsługiwane były szlaki następujące: Warszawa - Bydgoszcz - Gdańsk (Gdynia), Warszawa - Poznań, Warszawa - Katowice Warszawa - Wilno, Warszawa - Kraków - Katowice - Brno - Wiedeń, Warszawa - Lwów - Czerniowce - Bukareszt.

Samoloty wykonały ogółem 272 loty na przestrzeni 63.190 km, przewożac: 464 pasażerów, 3.468 kg. bagażu, 12.423 kg. towarów, 997 kg. poczty i 348 kg. gazet.

Ceny biletów samolotowych na okres zimowy zostały obniżone i równają się cenom biletów kolejowych 2-ej klasy, przyczem członkowie L. O. P. P. korzystają ponadto z 20 proc. zniżek. Samoloty są ogrzewane.

L. O. P. P.

Lotnisko w Krośnie. Z dniem 31 grudnia 1932 r. zostało otwarte do użytku publicznego dla samolotów lekkich turystycznych lotnisko „Krosno", pozostające w zarządzie L. O. P. P., znajdujące się na terenie gminy Polanka, powiatu Krośnieńskiego, województwa Lwowskiego.

Lotnisko to leży w odległości 3 km. od miasta Krosno i 2 km od st. kol. Krosno, przy drodze wojewódzkiej Krosno — Dukla.

Tydzień dziesieciolecia L. O. P. P. W dniach od 14 do 21 maja r. b. odbędzie się na terenie całej Polski z wyjątkiem województwa śląskiego, „Tydzień Dziesięciolecia Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej".

Na program „Tygodnia" złożą się imprezy propagandowe i rozrywkowe oraz zbiórka publiczna, urządzona na warunkach ustalonych przez poszczególne urzędy wojewódzkie.

RÓŻNE

Koło Lotnicze Studentów Akademji Górniczej w Krakowie. Dnia 5 grudnia 1932 r. uchwałą zebrania studentów Akademji Górniczej w Krakowie, które odbyło się pod protektoratem p. rektora Akademji Górniczej, inż. Zygmunta Sarjusz-Bielskiego, prof. Łoskiewicza oraz delegata Aeroklubu Krakowskiego p. dra Miłkowskiego, powstała nowa organizacja lotnicza pod nazwą: „Koło Lotnicze Stow. Stud Akademji Górniczej w Krakowie".

Koło to, jako organizacja lotnicza o charakterze naukowym i sportowym, jest sekcją autonomiczną Stow. Studentów Akademji Górniczej w Krakowie oraz członkiem zbiorowym Aeroklubu Krakowskiego.

Kierownictwo naukowe Koła spoczywa w rękach prof. katedry metalografii i obróbki termicznej oraz lekkich metali i ich stopów, dra. inż. Łoskiewicza.

Koło dzieli się na trzy sekcje: Naukowo - badawczą, konstrukcyjną i sportową.

Badania te idą w kierunku metalograficznym i wytrzymałościowym.

Sekcja naukowo-badawcza zajmuje się studjami teoretycznemi i praktycznemi nad metalami i stopami używanemi w konstrukcjach lotniczych.

Specjalnie traktowane są badania nad spawalnością poszczególnych metali oraz konserwacją części metalowych.

Dla studjów swych sekcja posiada do dyspozycji odpowiednie zakłady naukowe Akademji Górniczej, między innemi największe w Polsce zakłady rentgenologiczne dla badania metali.

Sekcja konstrukcyjna stara się wprowadzić pracujących metalurgów w dziedzinę konstrukcji lotniczych, dając im potrzebne wiadomości, które umożliwiają racjonalną pracę nad metaloznawstwem lotniczem.

Sekcja sportowa ma za zadanie umożliwić swym członkom teoretyczne i praktyczne szkolenie w pilotażu silnikowym oraz brać będzie czynny udział w szybownictwie.

Skład zarządu Koła Lotniczego S. S. A. G. przedstawia się następująco: prezes p. Józef Sido wiceprezes p. Majewski Zygmunt, sekretarz p. Semkowicz Adam, skarbnik p. Kubala Stanisław, bibljotekarz i gospodarz p Lewicki Włodzimierz. Kierownikami sekcyj są: naukowo - badawczej p. Majewski, konstrukcyjnej p. Sido, sportowej p. Cesarczyk.

Koło liczy w chwili obecnej 80 członków.



CO NOWEGO ZA GRANICĄ



WIELKA BRYTANJA

Łączność radjowa na linjach lotniczych. „Times" donosi, że poczyniono już pierwsze kroki celem wprowadzenia cywilnej obsługi łączności radjowej wzdłuż państwowych linji lotniczych. Stworzono mianowicie stanowisko cywilnego odbiorcy sygnałów lotniczych z główną siedzibą w Egipcie.

Stanowisko to nie jest jeszcze obsadzone na stałe i powierzono je obecnie jednemu z oficerów Ministerstwa Lotnictwa.

Większa część stacji radjowych w Afryce Północnej, w Iraku i w Indjach znajduje się dotychczas w ręku lotnictwa wojskowego.

Pierwszem zadaniem nowego urzędnika będzie przygotowanie ujednostajnionego systemu porozumiewania się wzdłuż linji lotniczych biegnących przez rozmaite państwa. Praca ta rozpocznie się przedewszystkiem na linjach indyjskich, a następnie na linjach afrykańskich.

Popularyzacja autożyra. Coraz więcej pilotów w Anglji staje się zwolennikami autożyra: obecnie już 3 osoby posiadają prywatne maszyny tego rodzaju. Wielu pilotów samolotowych przeszkala się na pilotów autożyrowych. Prowadzenie autożyra jest tak łatwe, że pilotowi turystycznemu wystarcza jedna godzina lotów na dwusterze, aby całkowicie opanować maszynę.

Atak na rekord Amy Mollison. Lady Bailey przygotowuje obecnie swego Puss-Moth'a do nowego lotu, w czasie którego pragnie pobić na przestrzeni Londyn—Cap niedawno ustanowiony rekord Amy Mollisson, wynoszący 4 dni 6 godzin 54 minuty.

Lotnicze kluby związków zawodowych. Przed rokiem Towarzystwo London General Omnibus utworzyło i zorganizowało dla swego personelu klub lotniczy, w którym każdy z konduktorów i szoferów autobusów miejskich za parę szylingów wpisowego mógł się nauczyć pilotażu. Niedawno, w ślady towarzystwa autobusów poszedł związek roznosicieli i posłańców, tworzac analogiczny klub. Obecnie taki sam klub lotniczy powstaje na terenie związku szoferów taksówek w Londynie.

Grupowy przelot na wysokości 7.800 m. Podczas prac aeorofotogrametrycznych w Himalajach 5 samolotów Hawker Hart z 39 eskadry brytyjskiej przeleciało nad górą Rakaposhi. Aby należycie ocenić wartość tego lotu, należy zaznaczyć, że szczyt Rakaposhi wznosi się na 7.822 m., czyli że jest tylko o 1030 metrów niższy od słynnego Ewerestu. Samoloty, użyte do przelotu nad Rakaposhi były zaopatrzone w silniki seryjne Rolls Royce'a.

Projekty Mollisona. Mollison już obecnie nosi się z zamiarem dokonania nowego raidu na swym Puss - Moth'cie „Heart's Content". Tym razem ma to być samotny lot przez Atlantyk Południowy. Zaraz po skończonych wywczasach, spędzonych wraz z żoną w Saint Moritz, Mollison wraca do Anglji, aby opracować trasę lotu, który chce rozpocząć w lutym. Start nastąpi zapewne w Portmarnock koło Dublina, a etap Dakar-Natal ma być pokryty bez lądowania. Jak wiadomo, samotny przelot przez Atlantyk Południowy był zrealizowany dotychczas tylko raz jeden, w roku 1931 przez znanego pilota Berta Hinklera, również na samolocie Puss-Moth.

600-konne autożyro. Brytyjskie ministerstwo lotnictwa, żywo interesujące się autożyrami, obstalowało obecnie autożyro zaopatrzone w 600 konny silnik Armstrong-Siddeley „Panther", mające wielką szybkość poziomą.

Wyścigi szybowców. 27 grudnia na terenach w Hanworth urządzono wyścigi na szybowcach „Lowe-Wylde" zaopatrzonych w pomocnicze silniki motocyklowe „Douglas" o mocy 6 KM. W jednym z wyścigów brali udział: Stainforth, posiadcz światowego rekordy szybkości na wodnosamolotach i Kaye Don znany ze swych szybkościowych rekordów na łodzi motorowej. Zwyciężył Kaye Don.

Zgon miss Spooner. Dnia 13 stycznia r. b. zmarła po dłuższej chorobie znana pilotka angielska p. Winifred Spooner. Miss Spooner należała do czołowych lotniczek świata i znana była z udziału we wszystkich trzech Challenge'ach.



Ilość prywatnych samolotów w Anglji. W ciągu ostatnich ośmiu lat ilość prywatnych samolotów w Anglji wzrosła dwudziestopięciokrotnie; poniższa tabela wykazuje ten wzrost w poszczególnych latach:

rok	1925	16 samolotów
„	1926	25 „
„	1927	80 „
„	1928	125 „
„	1929	184 „
„	1930	333 „
„	1931	385 „
„	1932	411 „

Dookoła wyprawy na Ewerest. Markiza Clydesdale, organizująca ekspedycję na Ewerest, zamierza użyć do przelotu nad szczytami i do wywiadów fotograficznych samolotów Westland, przeznaczonych specjalnie do lotów wysokościowych.

FRANCJA

26 minut na plecach. Pilot francuski Detroyat na swym własnym samolocie Morane Salmson 230 KM. odbył w połowie grudnia wspaniały lot akrobacyjny, utrzymując się na plecach 26 minut. Czas lotu został skontrolowany przez specjalny chronometr Aeroklubu Francji.

Lot turystyczny przez Saharę. Klub lotniczy w Sidi Bel-Abbes wykazuje wielką żywotność i pierwszorzędne wyszkolenie lotnicze. Obecnie mamy do zanotowania nowy lot członków tej młodej placówki turystyki lotniczej.

24 grudnia panowie Lamur i Caizergues wystartowali z Bel-Abbes (Oran) o 8.30 rano, by 26-go popołudniu wylądować w Lomè w Dahome'u po przebyciu 3700 km. ponad Saharą, aż do wybrzeży Zatoki Gwinejskiej.

Lot odbył się w trzech etapach: Bel-Abbes — Reggan, Reggan — Gao i Gao—Lomè, na samolocie turystycznym Caudron „Phalène", zaopatrzonym w silnik seryjny Gipsy o mocy 120 KM. Lamur i Caizergues projektują powrót do Sidi Bel-Abbes z większą ilością lądowań, chcą bowiem wykorzystać ciekawe polowanie i zwiedzić dotychczas niezbadaną część Hoggaru. Oto przykład właściwego pojmowania turystyki lotniczej na wielką skalę.

BUŁGARJA

Italo-bułgarskie linje lotnicze. Dzienniki bułgarskie donoszą, że wkrótce do Bułgarji ma przybyć delegacja italska w celu negocjacji dotyczących stworzenia stałej linji komunikacji lotniczej między So-

fją a Salonikami i połączenia jej z istniejącą już linją italską Saloniki—Ateny—Brindisi—Rzym.

Nowa linja będzie obsługiwana przez samoloty italskie. Otwarcie jej ma nastąpić wiosną roku bieżącego.

ITALJA

Propaganda lotnicza. Pragnąc zachęcić prowincjonalne aerokluby do propagandy lotniczej, prezes Aeroklubu Italskiego postanowił nagrodzić z pośród nich te cztery, które w ciągu roku wykażą największą ilość nowych członków. Nagrodzone kluby otrzymają do swej dyspozycji dwa samoloty turystyczne.

Italski lot transatlantycki. Transatlantycki lot grupowy, projektowany przez italskie ministerstwo lotnictwa, jest opracowywany bardzo szczegółowo, a wszyscy uczestnicy tej imprezy przeszli specjalne kursy, dające maksimum wiadomości o zamierzonym raidzie. Przestudjowane zostały 3 trasy: 1) — nad Azorami i Bermudami, 2) — nad Azorami, Nową Ziemię i Nową Szkocją i 3) — nad Szkocją, Islandją, Grenlandją i Labradorem Najprawdopodobniej wybrana zostanie właśnie ta ostatnia droga, jako najpewniejsza. Doświadczenie wykazało, że właśnie na tej trasie najczęściej wieją pomyślne wiatry i panuje najlepsza widoczność, mimo nieuniknionej mgły porannej i wieczornej. Jest to droga, którą odbyły samoloty amerykańskie w locie dokoła świata w roku 1923, oraz samolot von Gronaua w roku ubiegłym. Powrotny lot eskadry italskiej rozpocznie się z jeziora Michigan do New Yorku, stamtąd zaś przez Nową Szkocję, Nową Ziemię Azory, Gilbraltar, do Rzymu.

720 kilometrów na godzinę. W połowie grudnia, w czasie lotów próbnych na jeziorze Garda, pilot italski Agello pilotując wodnosamolot Macchi z silnikiem Fiat uzyskał szybkość 720 kilometrów na godzinę. Wodnosamolot, o którym mowa, jest tym samym, który miał wziąć udział w walce o Puhar Schneidera.

Wobec tak pomyślnych wyników ostatnich prób, prawdopodobnie Włosi będą usiłowali w niedalekiej przyszłości pobić rekord Stainfortha.

Nowy rekord wysokości. 18-go grudnia pilot italski Renato Donati pobił światowy rekord wysokości dla samolotów turystycznych.

Lot rekordowy miał miejsce w Rzymie na samolocie AS-I Fiat z nowym silnikiem C-7, skonstruowanym przez Narodowe Towarzystwo Lotnicze.

Donati uzyskał wysokość 9.700 metrów. Start z portu lotniczego Littorio miał miejsce o godzinie 12.15; lądowanie — o 13.45.

Samolot użyty przez Donatiego jest już dobrze znany w sferach sportowo-lotniczych. Siedmiocylindrowy gwiaździsty silnik C-7 jest projektowany przez inżyniera Giannini; jest on chłodzony powietrzem i zaopatrzony w reduktor. Ciężar silnika wynosi 120 kilogramów, czyli 0,7 kg. na jednego KM.

Poprzedni rekord wysokości dla samolotów turystycznych tej samej kategorji był w posiadaniu pilotów niemieckich Voigta i Gaulé i wynosił 7.521 metrów.



Sławny lotnik angielski Bert Hinkler, o którego wspaniałym, samotnym locie z Nowego Jorku do Londynu przez Amerykę Południową pisaliśmy rok temu — zaginął, przedsiębiorąc w styczniu r. b. lot do Australji. Poszukiwania nie dały dotąd rezultatu.

NIEMCY

„Graf Zeppelin". W roku 1932 „Graf Zeppelin" odbył 58 lotów, przebywając w przeciągu 1766 godzin 112.280 mil. Przewiózł on 1218 pasażerów i 6039 lbs poczty. Ogółem ten statek powietrzny ma już za sobą 290 lotów, w czasie których przebył 329.570 mil.

Echa lotu Gronau'a. Lotnik i badacz krajów podbiegunowych, Wolfgang von Gronau, został mianowany honorowym członkiem Aeroklubu Niemieckiego za swój lot dokoła świata, odbyty na wodnosamolocie Dornier. Generał Balbo, który bawi obecnie w Berlinie, pragnie porozumieć się z Gronau'em w sprawie możliwości przelotu eskadry italskiej nad lądami i morzami Północy. Rozmowy te stoją w związku z projektowanym lotem eskadry italskiej dokoła świata.

LZ-129. Nowy sterowiec niemiecki LZ-129 ma już wkrótce opuścić zakłady w Friedrichshafen. Najprawdopodobniej będzie on nosił nazwę „Hindenburg".

Zbiory muzeum lotniczego w Berlinie. Na lotnisku Johannistahl pod Berlinem zostało otwarte muzeum lotnicze. Wśród zbiorów, między innemi cennemi pamiątkami, znajduje się samolot Wright'a z roku 1909, gondola sterowca, który bombardował Londyn i Paryż w czasie Wielkiej Wojny, myśliwski samolot Richthofena, oraz spadochron, który był po raz pierwszy użyty w roku 1893 przez Paulusa.

Nowy samolot pasażerski. Pierwszy samolot Heinkla, typu „Mieszkalne skrzydło" został przetransportowany do Warnemünde, celem dokonania pierwszych prób w locie Samolot ten przeznaczony jest dla szybkich linij towarzystwa Lufthanza i ma osiągnąć około 300 kilometrów na godzinę.

Szkoła konstrukcji szybowców. W Monachjum zawiązało się towarzystwo techniczne i naukowe propagandy lotnictwa i szybownictwa pod nazwą „Luftdienst München". Towarzystwo to ma założyć specjalną szkołę w Pasing, gdzie pod kierunkiem specjalistów z Rhön-Rossitten będą konstruowane szybowce.

Szybownictwo na targach w Królewcu. Największem powodzeniem na Dwudziestych Targach Prus Wschodnich, niedawno otwartych w Królewcu, cieszyło się stoisko szybownictwa, zorganizowane przez regjonalną grupę D. L. V.

NORWEGJA

Prace aerofotogrametryczne. Rząd norweski po raz pierwszy wykorzystał samoloty do prac topograficznych na terenie wschodniej części Grenlandji. Ekspedycja tegoroczna miała na celu wywiady na połaciach ziemi, znanej pod nazwą ziemi Eryka Randesa. W tym celu zostały użyte dwa samoloty. Ogółem dla celów kartograficznych odbyto 110 godzin lotów. Główna kwatera była zainstalowana w zatoce Mackensie na wspaniałej ławicy piasku, długości 3000—3500 metrów, tuż nad brzegiem morza. Poza tem wynaleziono jeszcze 12 innych lądowisk, rozsianych wzdłuż wybrzeży.

Największe niebezpieczeństwo stanowiły wywiady w głąb lądu, najeżonego skałami. Mimo dużej ilości tego rodzaju lotów, w czasie trwania ekspedycji nie został zanotowany żaden, nawet najdrobniejszy wypadek samolotowy.

STANY ZJEDNOCZONE

W 24 godzin dokoła świata. Według artykułu opublikowanego w „News Chronicle", eksperci lotniczy instytutu technologicznego Kalifornji studjują obecnie plany i rysunki samolotu przeznaczonego do długotrwałych lotów w stratosferze i mającego rozwijać przeszło 1.600 km. na godzinę. Samolot ten będzie mógł dokonać lotu dokoła świata w ciągu jednej doby. Plany nadzwyczajnej maszyny zostały wykonane przez generała Rocco z ministerstwa lotnictwa w Rzymie i przez dr. Kleina, profesora aeronautyki w instytucie kalifornijskim.

Nowy szybki samolot o dużym zasięgu. Ukończono pierwsze próby lotu nowego samolotu Franka Hawksa „Nothrop". Wyniki tych prób są bardzo pomyślne. Samolot Hawksa osiągnął średnią szybkość 290 km/godz., podczas gdy szybkość przy lądowaniu wyniosła tylko 65 km/godz. „Northrop" zaopatrzony jest w podwójnie gwiaździsty silnik Wright o mocy 700 KM. Zbudowany specjalnie do szybkich lotów na dużych przestrzeniach, samolot ma zasięg 4.000 km.

Organizacja wielkich raidów. Rząd Stanów Zjednoczonych wydał zarządzenie, na podstawie którego żaden z wielkich raidów lotniczych nie będzie mógł obecnie rozpocząć się bez odpowiedniego zezwolenie departamentu handlu. Ze-

zwolenie to departament ma prawo wydać po orzeczeniu komisji, tyczącem się wartości materjału i załogi, oraz po uzyskaniu zgody na lądowanie od krajów leżących na trasie zamierzonego lotu.

Zarządzenie Stanów Zejdnoczonych jest bezsprzecznie rozsądne; ale — gdyby zostało wydane wcześniej — czy bylibyśmy świadkami pełnego bohaterskiej odwagi czynu, jakim był np. samotny lot Lindbergha?

Amerykańskie rekordy szybkości. Roscoe Turner jest „królem szybkości" wśród pilotów amerykańskich. W roku ubiegłym osiągnął wspaniały czas przelotu nad terytorjum St. Zjednoczonych. Obecnie Turner zdobył nowy rekord szybkości na przestrzeni New-York — Los Angelos. Przestrzeń tę, wynoszącą 3.920 km., przebył Turner w ciągu 12 godzin 33 minut na samolocie Wedell Williams z silnikiem Pratt i Whitney „Wasp Junior". Poprzedni rekord na dystansie New-York — Los Angelos datuje się z roku 1930. Należał on do pilota Franka Hawksa, który leciał o 2 godziny 17 minut dłużej.

Amerykański olbrzym pasażerski. W towarzystwie New York Pan America Airways powstał projekt zbudowania samolotu pasażerskiego, który mógłby pomieścić 50 osób i miałby zasięg 2500 mil (plus 600 mil zapasowych). Dwa towarzystwa budowy samolotów, mianowicie: Sikorsky Aviation Corporation z Bridgeport i Glenn L. Martin Co z Baltimore— podjęły się wykonania planów i projektów takiego samolotu według wyżej żądanych warunków.

Bliższe szczegóły zamierzeń NewYork Pan America Airways nie zostały podane do publicznej wiadomości. Inicjatywę przedsięwzięcia przypisują Lindberghowi, który stoi na czele komisji technicznej wyżej wspomnianego towarzystwa. Wiadomo pozatem, że samolot ma być jednopłatowcem o wysokiem skrzydle, wykonanym całkowicie z metalu i zaopatrzonym w cztery silniki chłodzone powietrzem. Krążą pogłoski, że towarzystwo Pan America Airways zamierza utworzyć w przeciągu dwóch lat najbliższych regularną komunikację lotniczą z Europą i Wschodem. Sześć statków powietrznych ma być uruchomionych na linji europejskiej, która będzie obsługiwać przewóz poczty i pasażerów. Normalna droga lotu ma prowadzić przez Bermudy i Azory, a w okresie letnim przez New-Foundland i Irlandję.

Z.S.S.R.

Grupowy lot sowiecki. Pięciu pilotów sowieckich pod kierownictwem dowódcy eskadry Suziego przeleciało z Moskwy do Charkowa i z powrotem na wysokości 5.000 m. Prasa sowiecka stwierdziła, że samoloty i silniki całkowicie wykonane w Z.S.S.R., wykazały bardzo duże zalety wśród niezwykle trudnych warunków atmosferycznych i że wyniki lotu dowiodły doskonałego wyszkolenia pilotów czerwonej armji.

KRONIKA NIEOFICJALNA FELJETON • T.P.



Z nowym rokiem. — Badania w C. B. L. L. — Aeroklub Warszawski we własnym lokalu.

Zaczynamy nowe życie z nowym rokiem. I lotnictwo, i Skrzydlata, i Aerokluby, i Czytelnicy i — feljetonista oczywiście. Feljetonista bardziej rodzi się na nowo niż reszta narodu, ile że był obłożnie chory. Chwalę się byłą niemocą nie dlatego, żeby czytelników rozczulić, ale aby wytłumaczyć milczenie długie i ponure i to w dodatku w najbardziej ponurych nastrojach, jakie przeżyliśmy wszyscy.

Zacząłem opisywać wycieczkę do Włoch, którą na wiosnę odbyłem. Teraz, chwała Bogu, zima już sroga, człowiekowi nawet wstyd do przestarzałego tematu sięgać. Powrócę jednak dlatego, że drobiazgowo opisana wyprawa tego rodzaju może być podstawą do refleksyjnych rozważań dla tych nieboraków lotniczych, którzy, jak ja, chcą i muszą na własnych koniach parowych latać.

A propos parowych. Życzę wszystkim klubom niebywałego rozmnożenia koni parowych i kwadratowych metrów nośnych w roku 1933. I żebyśmy w najbliższym apelu poległych lotników świecili przykładem nieobecności.

Nie wiadomo tylko, jak to będzie ze spełnieniem życzeń, dotyczących H. P. i powierzchni nośnej, bo w myśl dawno przeze mnie napisanej uwagi, że lata się nie na samolotach, lecz na forsie, należałoby poprostu życzyć klubom wygranej na loterji.

Oby organizacja Challenge'u nie pochłonęła chleba powszedniego, z którego żyją kluby.

Lubię stawanie gromadą klubową na rewizję „Cebulową" (C.B.L.L.). Miło jest patrzeć, jak poważny, honorowy członek A. W. wysila się, aby dostarczyć laborantom materjału do analizy, albo jak inny, jeszcze poważniejszy członek A. W. wysila się do ostatecznych granic, aby zaimponować majorowi i kolegom fenomenalną pojemnością płuc.

Będąc w tym roku spóźnionym samotnikiem, rozmyślałem nad tem, że dobrze byłoby, gdybyśmy stawali jednego dnia, jak jeden mąż, co, sądzę, uwzględnionoby nam. W tych warunkach jeden kolega dostarczałby drugiemu godziwej, bezpłatnej rozrywki.

Aeroklub Warszawski zaczyna realizować z nowym rokiem dwa potężne zamierzenia. Jedno, oddawna upragnione, jest już prawie zrealizowane. Mianowicie mamy lokal klubowy. Lwowska 5, 2 piętro, od frontu. W tymże lokalu mieści się redakcja Skrzydlatej Polski. Narazie do lokalu wprowadziła się sama redakcja z ruchomościami, na które składają się: biurko, redaktor, kałamarz, półka i spluwaczka. Pozostałe izby eksploatuje Iwanowski, udzielając członkom lekcyj tańca i bontonu. Przyjemne echo odbija się od pustych ścian.

Należałoby lokal ten potraktować serdecznie, to znaczy bywać w nim i płacić składki członkowskie; inaczej albowiem wyrzucą nas na asfalt bez litości i dopiero potem zastanowią się, jak wspaniałą instytucję pozbawili dachu nad głową.

Bądźmy dobrej myśli. Sądzę, że o ile uda się klubowi nabyć parę stolików bridge'owych, to opłaty za karty pokryją koszty lokalu i nie dojdzie do żadnych wylewnych okoliczności.

Drugie zamierzenie klubu — dążenie do lotniska sportowego — jest jeszcze w powijakach. Warszawa musi mieć lotnisko pomocnicze. Możeby udało się nam z komunikacją sfuzjować. Druga strona Wisły, baza dla wodnopłatowców i t. p. rozkosze — przecież to piękne idee! Chciałbym dożyć tej pociechy, żeby mimo „kryzys", sport lotniczy zyskał tak potężne oparcie, jak własne lub prawie własne lotnisko. Byłoby to wyrazem, że czynniki miarodajne ostatecznie przestały widzieć różnicę z punktu widzenia potrzeb kraju i obrony kraju między lotnictwem wojskowem, sportowem i komunikacyjnem.

T. P.

ZŁÓŻ OFIARĘ NA SZYBOWIEC IM. ZYGMUNTA LASKOWSKIEGO

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB WARSZAWSKI

We własnym lokalu. Aeroklub przeniósł się z Chmielnej do własnego lokalu przy ul. Lwowskiej 5 m. 5, składającego się z 4 pokojów.

Narazie urządzone zostało biuro (Sekretarjat), które czynne jest jak dotychczas: w poniedziałki, środy i piątki od 6-ej do 8-ej wiecz.

Lokal klubowy, z bogatą czytelnią pism, urządzony będzie w ciągu tygodnia. Otwarcie nastąpi jeszcze w bieżącym miesiącu.

Zarząd zwraca się do wszystkich Członków z prośbą o pomoc przy urządzaniu lokalu i skompletowaniu mebli. (Narazie mebli kupować nie możemy).

Ogólny kurs teoretyczny. Tegoroczny kurs teoretyczny pilotażu, organizowany w porozumieniu z p. komendantem p. w. przy Klubie, rozpocznie się dnia 23 stycznia, o godz. 7-ej wiecz.

Wykłady odbywać się będą w małem audytorjum chemicznem na Politechnice w poniedziałki, środy i piąki, od godz. 7 min. 05 do godz. 9 min. 35 wiecz. Kurs trwać będzie do dn. 10 marca r. b.

Dla członków Klubu kurs jest bezpłatny. Kandydaci płacą 10 zł., niecztonkowie 30 lub 20 (młodzież kształcąca się, członkowie L. O. P. P.).

Kierownikiem kursu jest inż. P. Walewski.

Teoretyczny kurs szybowcowy rozpocznie się dn. 7 lutego i trwać będzie do końca tego miesiąca, obejmując w sumie 21 godz. Wykłady odbywać się będą w audytorjum chemicznem na Politechnice we wtorki i czwartki w godz. 7 — 9.35 wiecz.

Zapisy przyjmuje sekcja szybowcowa A. W. w godzinach urzędowania sekretarjatu klubu (poniedziałki, środy i piątki 6 — 8 wiecz).

Kurs przesłuchać winni wszyscy kandydaci do szkolenia praktycznego. Dla członków kurs jest bezpłatny.

Sekcja Turystów. Zarząd Aeroklubu utworzył nową sekcję, której działalność normuje poniższy regulamin.

Za Zarząd:

(—) *P. Walewski.*
sekretarz.

Warszawa, 17 I.1933.

Regulamin Sekcji Turystów Aeroklubu Warszawskiego

I. Nazwa i cel.

§ 1. Zgodnie z § 6 i 7 Statutu Aeroklubu Warszawskiego zostaje utworzona w Klubie samodzielna Sekcja pod nazwą: „Sekcja Turystów Aeroklubu Warszawskiego". Sekcja ma na celu skoordynowanie i wzmożenie pracy członków A. W., ujętej w § 6 Statutu A. W. w postaci czynnego uprawiania turystyki powietrznej oraz intensywnego szkolenia w dziedzinie przelotów.

II. Organizacja Sekcji.

§ 2. Sekcja T. jest jednostką autonomiczną, kierowaną przez Kierownika, mianowanego przez Zarząd A. W.

§ 3. Sekcja T. składa się z grup pilotów, nazywanych literami duzemi alfabetu łacińskiego i grup obserwatorów, nazywanych cyframi rzymskiemi w kolejności tworzenia się. Każda grupa zawierać może najwyżej 10 członków pilotów i 10 członków obserwatorów-mechaników.

§ 4. Członkami jakiejkolwiek grupy Sekcji T. mogą być jedynie członkowie A. W. — piloci, posiadający conajmniej licencję pilota turystycznego I kat. lub obserwatorzy-mechanicy, odpowiadający wymaganiom obserwatorów-mechaników, ustalonym przez Zarząd A. W. wg. specjalnego regulaminu.

§ 5. Sekcja T. tworzy się grupami w sposób następujący: Conajmniej 6 kandydatów pilotów zgłasza na piśmie do Zarządu A. W. deklarację o utworzenie grupy, prosząc jednocześnie o przydział sprzętu lotniczego. Zarząd A. W. decyduje o utworzeniu grupy, przyczem deklarujący członkowie zostają członkami założycielami. Do utworzonej w ten sposób grupy zgłaszać się mogą dalsi 4 kandydaci, którzy zostają przyjmowani wyłącznie jednomyślnie. Z chwilą utworzenia się grupy członkowie jej wybierają z pośród siebie szefa, będącego administratorem i kolegą-przełożonym, odpowiedzialnym za pracę przed Kierownikiem Sekcji T. Szef jest wybierany zwykłą większością głosów. Kadencja szefa grupy wynosi 6 miesięcy, przyczem może on być wybrany ponownie. Wyboru dokonywa się w zasadzie po każdem zwyczajnem walnem zgromadzeniu A. W.

Tworzenie się grup obserwatorów-mechaników jest analogiczne do powyższego, jednak dozwolone jest wybieranie szefa tylko z pośród członków grupy pilotów, związanej z daną grupą.

Uwaga: Członkowie-założyciele i szefowie mają równe prawa z resztą członków grup.

§ 6. Zarząd A. W. wiąże grupy pilotów z grupami obserwatorów-mechaników, celem ujednostajnienia pracy — za zgodą szefów grup i wg. opinji Komisji Sportowej A. W.

III. Sprzęt Sekcji Turystów.

§ 7. Grupy Sekcji Turystów A. W. posiadają sprzęt: a) własny i b) przydzielony przez Zarząd A. W. Zarząd techniczny sprzętem pozostaje w rękach Sekcji Technicznej A. W., której Kierownik ma prawo poruczyć poszczególnym członkom grup specjalną opiekę nad samolotami po porozumieniu się z szefem grupy.

§ 8. Sprzęt własny zostaje zakupiony w zasadzie za pieniądze członków (składki), lecz Zarząd A. W. może udzielać wybitnej pomocy finansowej, o ile zgadzać się to będzie z interesami Klubu.

§ 9. Zarząd A. W. może oddać do dyspozycji Sekcji T. sprzęt klubowy, nadający się do turystyki powietrznej, celem ułatwienia powstania pierwszych grup Sekcji T.

§ 10. Sprzęt własny grup obserwatorów-mechaników służy do trenowania członków grupy w nawigacji praktycznej i obsłudze samolotu. Na sprzęcie tym latają w charakterze pilotów członkowie A. W., zaproszeni przez daną grupę obserwatorów-mechaników.

IV. Odpowiedzialność.

§ 11. Za kierunek pracy oraz za prawidłowe wykonywanie powierzonych Sekcji T. zadań odpowiedzialny jest Kierownik Sekcji przed Zarządem A. W.

§ 12. Warunki posiadania, używania sprzętu Sekcji T., wysokość wpisowego i składek, prawa i obowiązki członków, sposób zarządzania Sekcji oraz sankcje karne określa „Regulamin wewnętrzny Sekcji Turystów A. W."

V. Likwidacja Sekcji.

§ 13. Likwidacja Sekcji nastąpić może uchwałą Walnego Zgromadzenia A. W. na wniosek Zarządu lub w drodze uchwały członków Sekcji. W tym wypadku likwidacji podlega jedynie ta grupa Sekcji, której członkowie likwidację uchwalili. Uchwały o likwidacji zapadają zwykłą większością głosów.

§ 14. Wrazie zlikwidowania poszczególnej grupy lub całej Sekcji Turystów, majątek jej podlega sprzedaży, przyczem członkowie otrzymują w zasadzie zwrot części wpłacanych sum w wyso-

kości, ustalonej przez Zarząd A. W. po odtrąceniu kosztów zużycia i napraw sprzętu. Prawo pierwokupu służy Zarządowi A. W. oraz innym grupom Sekcji T.

VI. Zbywanie i nabywanie sprzętu.

§ 15. Poszczególnym grupom służy prawo zamiany, zbywania i nabywania sprzętu za zgodą A. W., przyczem A. W. okazuje najdalej idącą pomoc.

AEROKLUB KRAKOWSKI

Kurs teoretyczny. W dniu 15-go stycznia rozpoczyna A. K. nowy kurs teoretyczny pilotażu, na który zgłosiło się 82 kandydatów. Wykłady odbywać się będą 3 razy tygodniowo, po 2 godziny, w sali Państwowej Szkoły Przemysłowej w Krakowie

Szkolenie. W ubiegłym miesiącu ukończyło w Sekcji Szkolnej szkolenie 6 osób, w tem 3 kobiety.

Trening. Loty w Sekcji Treningowej w miesiącu grudniu nie odbywały się zupełnie z powodu remontu maszyn.

Sekcja Techniczna zajęta jest obecnie przygotowaniem maszyn do Zimowych Zawodów w Lublinie, oraz wszelkiego sprzętu do rozpoczęcia nowego sezonu. W zakresie prac inwestycyjnych ukończono budowę 2 hangarów, które z typu „Bessoneaux" przerobiono na stałe, z drzwiami o konstrukcji żelaznej. Poprawiono warsztaty oraz wybudowano nową montownię szybowców.

Kraków, 5.I.33.

Za Zarząd:
Kierownik Sekcji Propagandowej.
w/z. (—) Tyrała.

AEROKLUB LWOWSKI

Trening. W miesiącu sprawozdawczym trening odbywał się wyłącznie na Hanriotach 28. Wykonano łącznie 167 lotów w ogólnym czasie 19 godz. 31 min.

Szkoła Szybowcowa. W ciągu grudnia Kierownictwo Sekcji Szybowcowej zajęło się oraganizacją 3 kursu Szkoły Szybowcowej w Czerwonym Kamieniu, będącej równorzędnie z kieleckiem Polichnem przygotowaniem do Wyższej Szkoły Lotnictwa Żaglowego w Bezmiechowej.

Ze względu na dużą ilość zgłoszonych kandydatów, podzielono ich na sześć grup tak, iż szkolenie odbywać się będzie równocześnie na sześciu startach pod kierunkiem osobnych instruktorów.

Dużym krokiem w rozwoju Szkoły jest będąca obecnie na ukończeniu budowa drewnianego stałego hangaru o łącznej powierzchni 250 m.² wraz z warsztatem i dwiema izbami służbowemi.

Otwarcie Szkoły nastąpi, zgodnie z zapowiedzią, w niedzielę dnia 15 stycznia na lotnisku w Skniłowie, gdzie też odbędą się wstępne ćwiczenia uczniów, poczem nastąpią pierwsze szurania w Czerwonym Kamieniu.

Życie towarzyskie. Zarząd Aeroklubu organizuje w dn. 4.II Dancing Aeroklubu Lwowskiego w salach hotelu Krakowskiego przy placu Bernardyńskim.

Za Zarząd
(—) St. Kozioł
sekretarz.

Lwów, 13.I.1933.

AEROKLUB WILEŃSKI

Trening. W grudniu r. z. wykonano w klubie 67 lotów w czasie 27 godzin 46 minut. W użyciu był Albatros B-2. Z treningu korzystało 6 pilotów.

Szybownictwo. Na zebraniu organizacyjnem w dniu 10 grudnia r. z. zostało zorganizowane w Lidzie koło szybowcowe. Organizatorzy uznali się za członków koła i wybrali zarząd w składzie: p. ppłk. pil. Wacław Iwaszkiewicz — dowódca 5 p. lotn., p. Podolewski — dyr. Wileńskiego Banku Handlowego (Oddział w Wilnie), p. inż. Lasociński — dyr. szkoły Przemysłowo - Rzemieślniczej, p. Piekarski — dyr. gimn. miejskiego i aspirant Komar — zastępca komendanta P. P. pow. Lidzkiego.

Pod przewodnictwem p. wojew. Beczkowicza odbyło się w sali kuratorjum Okr. Szk. Wileńskiego w dn. 10 XII. r. z. zebranie, na którem ukonstytuował się Wileńsko - Nowogródzki Okręgowy Komitet Szybowcowy w składzie jak następuje: Przewodniczący Komitetu — p. kurator Okręgu Szkolnego Kazimierz Szelągowski; dwaj przedstawiciele Aeroklubu Wileńskiego — pp. Ananjasz Rojecki i kpt. Roman Siekierski z DOWar. Wilno; trzej przedstawiciele Wojewódzkich Komitetów LOPP.: Wileńskiego — p. Stanisław Romer, Nowogródzkiego — p. inż. Ludwik Wolnik, Wileńskiego Kolejowego — p. inż. Mieczysław Sznurowski; komendant p. w. lotn. przy Aeroklubie Wileńskim — komendant p. w. lotn. przy Aeroklubie Wileńskim — kpt. pil. Franciszek Pytel z 5 p. lotn.; dokooptowany imiennie został p. Stefan Wiśniewski z Wil. Urzędu Wojewódzkiego. Pozatem w skład Komitetu weszli przedstawiciele utworzonych kół szybowcowych: w Lidzie ppłk. pil. Wacław Iwaszkiewicz — prezes Koła, w Nowogródku — p. inż. Ludwik Wolnik, prezes Koła oraz w Holszanach — p. Antoni Dworzecki — wiceprezes Koła.

Na pierwszem normalnem zebraniu Wil.-Nowogródzkiego Komitetu Szybowcowego w dniu 16 stycznia b. r. ukonstytuował się zarząd jak następuje: Prezes — p. Kazimierz Szelągowski, wiceprezesi pp. ppłk. pil. Wacław Iwaszkiewicz i p. Ananjasz Rojecki, sekretarz — p. inż. Mieczysław Sznurowski.

Propaganda. W związku z organizacją Okręgowego Komitetu Szybowcowego oraz kół szybowcowych na prowincji, Aeroklub Wileński prowadził w grudniu usilną propagandę sportu szybowcowego. W tym celu zamieszczono w miejscowej prasie szereg artykułów poświęconych szybownictwu, wygłoszono 7 propagandowych odczytów o szybownictwie. 5 odczytów odbyło się w Wilnie, 2 na prowincji— w Baranowiczach i w Wołkowysku.

W celu większego zaznajomienia społeczeństwa ze sportem lotniczym, wygłaszane są co tydzień kwadranse radjowe, w których podawane są najważniejsze wiadomości z dziedziny lotnictwa oraz sprawozdania z działalności Aeroklubu Wileńskiego

Życie towarzyskie. Dnia 17 grudnia odbył się w lokalu Klubu tradycyjny „opłatek", na którym obecna była większość członków.

W dniu 31 grudnia Aeroklub zorganizował wieczór pod nazwą „Sylwester u Lotników" który skupił całą elitę towarzystwa wileńskiego. Licznie był również reprezentowany 5 pułk lotniczy w Lidzie.

Z powodu niskich cen wstępu i wielkich wydatków, związanych z organizacją zabawy, dochów wyniósł zaledwie 286 zł. Kwotę tę Aeroklub przeznaczył na Challenge 1934 r.

Za Zarząd:
Sekretarz (—) **N. Szaławkówna.**

Komunikat O. K. S. Warszawa

w sprawie kół szybowcowych na terenie stolicy

W związku z pojawiającemi się w prasie stołecznej wzmiankami o powstaniu w Warszawie ogólnego koła szybowcowego, skupiającego szereg oddziałów przy stowarzyszeniach sportowych i t. p., Okręgowy Komitet Szybowcowy w Warszawie komunikuje, że koło takie nie powstało. Stosownie do instrukcji szybowcowej, kierownictwo i uzgadnianie pracy poszczególnych ośrodków szybowcowych należy wyłącznie do O. K. S -ów.

Wszystkie nowopowstające ośrodki pracy szybowcowej winny zgłaszać się bezpośrednio do Okręgowych Komitetów Szybowcowych, istniejących przy Aeroklubach.

Za Zarząd O. K. S. Warszawa
(—) J. Osiński
w/z. Prezesa
(—) W. Stępniewski
Sekretarz.

Warszawa, 30.XII. 32.

Z dniem 15 stycznia r. b.

Redakcja i Administracja „Skrzydlatej" zostały przeniesione do nowego lokalu
ul. LWOWSKA 5 m. 5. Tel. 9.33-00

Redaktor odpowiedzialny: **Jerzy Osiński.** Wydawca: **Komitet Stołeczny L. O. P. P.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15. Klisze wykonane w Zakładzie „Helios", Warecka 12.

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.